ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy. Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 40 gr.**

Nr. 33. Rok wydania siódmy. || TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 8 września 1928 r. || Ogólnego zbioru Nr. 225

Z powodu pierwszego odjazdu „Krakusa".

W chwili pisania tych wierszy parowiec „Krakus" znajduje się w Gdyni ocumowany, w oczekiwaniu pasażerów, którzy wyruszą na nim nazajutrz w daleką drogę do portów Ameryki Południowej.

Parowiec ten towarzystwa okrętowego Chargeurs Reunis będzie kursował pomiędzy Gdynią a portami Brazylji i Argentyny wraz z parowcem tegoż towarzystwa „Światowid" na mocy specjalnej umowy z Rządem, która przewiduje przejście obu parowców po trzech latach żeglugi pod polską banderę.

Statki te kursowały już przed tem na linji Havre—Ameryka Południowa i są obecnie gruntownie odremontowane i przerobione odpowiednio do wymagań, dość wysokich, postawionych jako warunek przez przewozie pasażerów trzeciej klasy z Polski do Ameryki Południowej.

Statki te prócz głównego celu swego służyć komunikacji osobowej bezpośredniej pomiędzy Polską a państwami Ameryki Południowej, będą również przewozić towary. Są one wyposażone w znakomicie urządzone chłodnie dla przewozu na dalekie odległości towarów łatwo się psujących.

Prócz tego statki te będą służyły propagandzie polskiego przemysłu. W licznych widocznych miejscach umieszczone są witryny dla eksponatów przemysłu polskiego. Przy podróży takim statkiem względnie przy jego zwiedzaniu podróżni zaznajamiają się z temi produktami polskiego przemysłu, które szukają rozpowszechnienia na rynkach południowo-amerykańskich.

Poza miejscami zwykłej trzeciej klasy (statki te są tak zwanemi statkami o jednolitej klasie) istnieje kilka kabin dla przedstawicieli organizacyj społecznych, albowiem przewiduje się dość znaczny ruch organizacyjny, celem nawiązania łączności pomiędzy krajem a ludnością kolonizacyjną polską w państwach Ameryki Południowej.

Personel okrętowy, licząc w tem załogę całą i personel obsługujący pasażerów, jest w połowie polski. Niewątpliwie praca na tej linji otwiera pole dla bardzo cennej praktyki na oceanicznym statku pasażerskim, bezwzględnie bardzo nam potrzebnej ze względu na rozwój przyszłej linji północno-amerykańskiej, której nie podobna stworzyć w warunkach dziś niezwykle trudnych, nie mając odpowiedniej organizacji i tradycji pod tym względem. Że się tkończyło na samym początku na utracie stosunkowo niewielkiego kapitału, to uważać można za szczęście, gdyż silniejsze rozwinięcie linji północno-amerykańskiej w warunkach 1920 i 21 roku mogło skończyć się tylko olbrzymiem fijaskiem.

Obecne uruchomienie linji południowo-amerykańskiej, narazie pod banderą francuską, jest znakomitą szkołą, którą należy jaknjaskrupulatniej i jaknajstahannij wykorzystać.

Nie możemy pominąć faktu podwójnie korzystnego, że szkoła ta odbywać się będzie pod banderą francuską w warunkach współpracy z akcją żeglarską szczerze i serdecznie z nami współpracującą na drodze ku stworzeniu morskiej potęgi Rzeczypospolitej Polskiej.

Parowiec „Krakus" zabiera tym razem do Ameryki Południowej 600 pasażerów. 7-go odbyła się uroczysta inauguracja linji, 8-go nastąpiło zaokrętowanie pasażerów.

Życzymy w tem miejscu szczęśliwego rozwoju tej obiecującej, starannie zorganizowanej linji oceanicznej!



Jeszcze jeden opis podróży w małej łodzi dokoła świata.

The National Geographic Magazine z lutego b. r. podaje wspaniale ilustrowany opis podróży pana Harry Pidgeon z Los Angelos, który objechał świat w ciągu 4-ch lat żeglugi na swym małym yachcie Islander, bez załogi. Wymienialiśmy już na łamach „Żeglarza Polskiego" tego podróżnika z okazji spotkania się jego po pacyficznej stronie kanału Panamskiego z p. Alainem Gerbault, który wykonywał wówczas podróż Nowy York — wyspy Tahiti, jako część swej podróży dokoła świata na yachcie Firecrest. P. Pidgeon na Islanderze wracał właśnie już do Los Angelos, będąc znacznie bliżej powrotu aniżeli Gerbault.

Obydwaj podróżnicy, poniekąd „konkurenci" w okrążaniu kuli ziemskiej na małych objektach poświęcają sobie dość mało miejsca w opisach tej części podróży.

Pan Pidgeon pisze jedynie o yachcie Firecrest, że było ciekawe porównać jego osprzęt kutra (jednomasztowiec, posiadający główny żagiel i dwa przednie wiązowe) z uzbrojeniem yawla, który miał Islander (dwumasztowiec, tylny maszt za sterem, główny żagiel na dużym maszcie mały na rufowym i jeden wiązak przed głównym masztem). Amerykanin nie mówi jednak nic o ocenie tej różnicy.

Naogół stwierdzić należy, że p. Pidgeon jest w pierwszym rzędzie podróżnikiem, a nawet fanatykiem podróżnictwa, żeglarstwo zaś uważa tylko jako środek do celu i w związku z tem mniej rozprawia na żeglarskie tematy.

Nie można jednak odmówić śmiałemu podróżnikowi powagi i wiedzy żeglarskiej, tembardziej, że jest on sam budowniczym swego yachtu, który wytrzymał ciężka próbę 4-o letniej żeglugi, przeważnie w ciepłych wodach.

W odróżnieniu od statków kapitana Slocuma i Gerbaulta, mimo dwumasztowego ożaglenia stosuje objekt znacznie mniejszy niż tamci, gdyż nie 16-o metrowej długości, lecz tylko 10-o metrowej.

Jestto więc naprawdę łódź mała, dla której w normalnej żegludze sportowej, nawet w ciężkich warunkach, wystarczyćby mogła obsada złożona z dwuch do trzech osób. Pod względem fizycznym więc dzielny fotograf amerykański (którym jest z zawodu p. Pidgeon) miał żeglugę o wiele łatwiejszą niż ci, którzy się wybrali yachtami znacznie większemi w tego rodzaju rekordową podróż.

Gerbault w książeczce „Sam jeden przez Atlantyk" przyznaje się, iż gdyby poraz drugi wyruszył w podróż naokoło świata, toby wybrał nie Firecrest, lecz yacht znacznie mniejszy i nawet podaje plany takiego yachtu o długości 8,5 metra, a zagłebieniem 1,8 metra.

Islander Amerykanina ma nawet 1,5 m. zagłębienia, lecz długość jego wynosi 10,36 metra, szerokość 3,30 metra, przewyższając dość znacznie wymiary typu polecanego przez Alaina Gerbaulta.

Z innej strony p. Pidgeon szczęśliwie wybiera typ dwumasztowy, idąc w ślad za tradycją Slocuma, który jak wiadomo w drodze przebudował swą łódź z jednomasztowego ożaglenia na dwumasztowe, przed przebyciem cieśniny Magelhansa ze wschodu na zachód, dla ułatwienia sterowania i dla zmniejszenia wysokości głównego żagla przy krzyżowaniu pod silny wiatr.

Koszt budowy Islandera wynosił 1 000 dolarów, a budowa trwała około 1½ roku. Ze względów oszczędnościowych yacht nie otrzymał motoru pomocniczego. Przed rozpoczęciem właściwej podróży dokoła świata p. H. Pidgeon wykonał podróż próbną na wyspy Hawajskie.

Sądząc ze zdjęć fotograficznych Islander jest łodzią wprawdzie bardzo mocno budowaną, jednak kształtów jej podwodnych i nad poziomem wody nie można uważać za doskonałe. Linja kilu tworzy z wzniesieniem dziobu pod wodą mało usprawiedliwioną linję łamaną. Niemniej łódź ta okazała się w podróży znakomita i przetrzymała kilka poważniejszych awaryj.

Odjazd nastąpił w listopadzie 1921 roku z Los Angelos, w kierunku ze wschodu na zachód. Pierwszym celem były wyspy Markizy, do których Islander dotarł po półtoramiesięcznej żegludze. Tu poraz pierwszy wypadło oczyścić podwodną część łodzi i odmalować ją, gdyż w krótkim czasie pokryła się ona wodorostami. Z wysp Markizskich Pidgeon skierował się na Tahiti, które wywarły na niego swą przyrodą olbrzymie wrażenie. Dalszemi etapami podróży Islandera były wyspy Samoa, Fidżi i Nowe Hebrydy. Przy wyspach Fidzi niespodziewanie wicher złamał tram głównego żagla. Dalsza żegluga odbyła się z usztywnionym czasowo tramem, wobec czego główny żagiel mógł służyć dalej aż do zmiany tramu na najbliższych wyspach. Podróż od Los Angelos do wysp Nowych Hebryd trwa przeszło półtora roku. Dalej Islander skierowuje się do portu Moresby na Nowej Gwinei, gdzie samotnemu podróżnikowi zdarza się bardzo przykry wypadek, który jednak kończy się szczęśliwie. Opuszczając swój yacht na cały wieczór i wracając w nocy z brzegu, nie znajduje on Islandera na kotwicy; musi pozostać przez całą noc na brzegu w humorze bardzo niewesołym. Zrana jednak, jak tylko rozproszyły się ciemności nocy przyrówinikowej, zoczył z radością swój statek na pewnej odległości. Łańcuch kotwiczny jaknajwidoczniej był zbyt krótki, więc yacht ciągnął przez jakiś czas kotwicę po dnie, aż się zatrzymał, na szczęście, w innem miejscu nie przesuwając się zbytnio na głębinę.

W okolicy południowego wybrzeża Nowej Gwinei żegluga okazała się szczególnie uciążliwą, jak ze względu na rafy, tak też wskutek silnego prądu i niespodziewanych wiatrów. Dopiero w tej okolicy p. Pidgeon zdecydował się kontynuować swoją podróż, ażeby wrócić do Los Angelos po okrążeniu świata.

Dalsza droga prowadziła yacht przez cieśninę Torresa z zatrzymaniem się przy szeregu drobniejszych wysp — między innemi przy wyspie Keeling. Więcej zaludnione miejscowości napotyka p. Pidgeon dopiero na wyspach Świętego Maurycego i Reunion gdzie zgotowano mu znakomite przyjęcie, tak samo jak w Durbanie.

Podróż przez ocean Indyjski należy do najszybszych odcinków drogi Islandera. Z przybyciem do miasta Przylądkowego p. Pidgeon święci dwulecie od chwili odjazdu.

W Ziemi Przylądkowej Pidgeon pozostawał przez dłuższy czas, ciesząc się bardzo serdecznem przyjęciem. Gdy wyruszył ostatecznie w kierunku wyspy Świętej Heleny został pewnej nocy zbudzony przez wyrzucenie się na nieznaną mieliznę. Jak się okazało, w nocy wiatr zmienił znacznie kierunek i yacht został wprowadzony w labirynt bardzo niebezpiecznych raf. Islander miał jednak wiele szczęścia w nieszczęściu, bo się wyrzucił na jedną jedyną w tej okolicy mieliznę piaszczystą, otoczoną samemi skałami. Pidgeon powraca po tym wypadku do miasta Przyladkowego celem dokładnego obejrzenia kadłuba i wyrusza dopiero po 3-ech miesiącach dalej. Zato ponownie przedsięwzięta podróż do wyspy Świętej Heleny trwa niedługo, bo tylko dni 17. Wyspa wywiera na niego wyrażenie przygnębiające: widać tu ślady dawnego życia. — z okresu kiedy żegluga jeszcze odbywała się dokoła przylądka Dobrej Nadziei.

Pomiędzy- wyspą Wniebowstąpienia a następnym portem zawinięcia, wyspą św. Trójcy, zdarza się p. Pidgeonowi nowy wypadek, który może grozić w przyszłości wielu innym samotnym podróżnikom, o czem należy pamiętać tym, którzy się wybierają w tego rodzaju podróż.

Tylko część doby spędza taki podróżnik na pokładzie, inną część odpoczywa w kabinie. W takiej chwili dniem, czy w nocy łódź zoczona być może z pokładu zbliżającego się parowca. Zrozumiałe jest, że parowiec się kieruje w stronę małego objektu na oceanie, chcąc zbadać czy niema się do czynienia z rozbitkami z większego statku.

Parowiec zbliża się zupełnie do yachtu, a nie widząc nikogo chce się przekonać, czy są jakieś ślady życia na pokładzie. Opuszczanie łodzi przeważnie jest trudne i kłopotliwe, dlatego parowiec zbliża się do samej łodzi i o ile nie jest zbyt ostrożny, lub przypuszcza, że łódź jest próżna, dopuszcza nawet do zderzenia się z łodzią.

Tak się stało p. Pidgeonowi. Parowiec San-Quirino zbudził go ze snu w bardzo przykry sposób, mając jego łódź za szalupę jakiegoś zaginionego okrętu i uderzeniem swej burty zada-

jąc dość poważną awarję małemu Islanderowi *).

Niemniej Islander kontynuuje swą podróż i dopiero na wyspie Świętej Trójcy naprawia skutki awarji i pozostaje na tej wyspie około trzech miesięcy. Docierając wreszcie do kanału Panamskiego, podróżnik spotyka się w Colon ze swym przyjacielem. Ten przywozi mu motor przyczepny, bez którego przebycie samodzielne kanału byłoby nadzwyczaj utrudnione. Władze kanałowe pobierają od p. Pidgeona opłatę portową za przebycie kanału w wysokości 8,75 dolarów. Oczywiście szluzy kanału nie były napełniane i wypróżniane specjalnie dla Islandera, który szluzował się jednocześnie z większemi statkami. Podróż od Balboa po stronie pacyficznej kanału do Los Angelos trwała 85 dni, — będąc najdłuższym przebiegiem w całej podróży. Nie odbyła się ona wzdłuż wybrzeża, lecz, posługując sie wiatrami panującemi, w linji łamanej, ze znacznem oddaleniem się od wybrzeża. Pierwszy kurs prowadził w kierunku zachodnim, aż do pozycji 3 stopnie północnej szerokości a 110 zachodniej długości, gdzie Islander napotyka już wiatry stałe południowo-wschodnie, z któremi żegluje aż do 30 stopnia północnej szerokości. Tu, na odległości 600 mil od brzegu kalifornijskiego znajdu je on passat północny, z którym żegluje do Los Angelos.

Prócz trudności tak długiej żeglugi, wynikającej z konieczności stałej obsługi żagla i steru p. Pidgeon walczyć musi z wodorostami, któremi nadzwyczaj szybko porasta podwodna część łodzi w tych nadzwyczaj bogatych w życie roślinne i zwierzęce ciepłych wodach. Oczyszczenie odbywa się w warunkach ciszy, które zachodza w pobliżu punktów zwrotnych linji łamanej.

Pan Pidgeon, będąc zamiłowanym podróżnikiem i fotografem, przywozi ze sobą, a przed tem jeszcze przesyła do Ameryki, liczne wspaniałe zdjęcia, których część nieznaczna ilustruje opis własny jego podróży w amerykańskiem piśmie geograficznem.

Uwaga: Należy w wypadkach odpoczynku zawiesić w nocy latarnię, choć jest to nieoszczędne, w dniu zaś dać znak zamieszkałości, to znaczy wywiesić suszącą się (niby) bieliznę, zawiesić na tranie kociołek z kaszą itp. Żarty na bok: kpt. Slocum zginał prawdopodobnie przez nieuwagę jakiegoś parowca, już okrążając kulę ziemską sam jeden — po raz drugi.

Olimpjada żeglarska 1928 r.

(Patrz numer poprzedni).

Regaty sześciometrowych yachtów.

Pierwszego dnia biegów startowało 13 yachtów sześciometrowych. Doskonale zbudowanym yachtom skandynawskim udało się wysunąć się na czoło i po ciekawej walce norweska „Norna" prowadzona przez konstruktora J. Ankera pierwsza przyszła do mety. Drugie miejsce zajęła szwedzka „Ingegerd", trzecie amerykańska „Frieda".

Drugiego dnia biegów yachty startowały przy świeżym wietrze, wskutek czego dwa z nich lekko skróciły żagle. Wiatr miał siłę 7—8 m. sek., utrudniając startowanie. Norweska „Norna" znowu pierwsza przyszła do celu. O drugie miejsca rozegrała się walka pomiędzy „Frydą" (Stany Zjednoczone), „Ubu" (Belgja) i „Hihi" (Danja), z której zwycięsko wyszła Belgja. Na trzeciem i czwartem miejscu były „Hihi" i „Frieda". Piąte miejsce zajęła Holandja, szóste Estonja.

W 3-im dn. biegów pogoda jeszcze się pogorszyła, wiatr był północno-wschodni o sile 5 według skali Beauforta. Yachty sześciometrowe wszystkie miały żagle skrócone. Podczas startu yacht węgierski zderzył się z „Norną", wskutek czego „Norna" otrzymała tuż nad linją wodną przeciek, który załoga prowizorycznie uszczelniła brezentami. Tym razem startowało tylko 10 yachtów. Wkrótce po rozpoczęciu biegów yacht amerykański „Frieda" złamał maszt. Pierwszym w trzecim dniu był yacht holenderski „Kemphaan", drugi „Hihi" duński i trzeci „Tutti" estoński. Jednak na skutek protestu „Hihi" wykluczono.

Czwarty dzień biegów wypadł w niedzielę i biegi odbyły się przy bardzo licznym udziale publiczności. Startowało 12 yachtów, przyczem „Norna" poraz trzeci pierwsza przyszła do celu. Drugim był belgijski „Ubu", trzecim estoński „Tutti".

Czwartym dniem biegów zakończyły się biegi eliminacyjne, z których wyszło 7 yachtów: Norwegja z trzema zwycięstwami, Holandja z jednem zwycięstwem i Estonja, Szwecja, Danja, Belgja i Stany Zjednoczone z drugiemi i trzeciemi miejscami.

Wykluczono Francję, Niemcy, Włochy. Hiszpanję, Portugalję i Węgry. Do biegu ostatecznego startowało tylko jeszcze 6 yachtów: amerykański, belgijski, duński, estoński, holenderski i szwedzki. Norweski nie startował mając zwycięstwo zapewnione. Tym razem pierwszym był yacht duński, drugim amerykański, trzecim estoński. Zwycięzcami olimpijskimi były więc yachty: „Norna" (Norwegja), Hihi (Danja) i Tutti (Estonja).

Regaty 12-o stopowych jolek.

Regaty tej klasy, prowadzonej przez jednego żeglarza, okazały się niestety mniej interesującemi aniżeli można było się spodziewać. Holendrzy, którym nie można odmówić znakomitego zmysłu organizacyjnego, co do wyboru typu tych najmniejszych objektów nie zrobili szczęśliwego kroku, wybierając 12-o stopową łódź. Są to objekty bardzo małe, o szerokich kształtach. Żagiel, tylko jeden, nie daje możności subtelnego manewrowania żaglowego, wobec czego dużo zależy od wagi zawodnika i zręczności jego przy wychylaniu się za burtę i innych tryków celem odpowiedniego zbalansowania łodzi.

Łodzi było zamało, wobec czego przechodziły one z rąk do rąk: startowano zasadniczo na dziesięciu łodziach, a narodowości konkurencyjnych było 20.

Na paryskich regatach rzecz się miała odwrotnie, każdy z zawodników miał przyznaną mu drogą losowania łódź, więc szanse może nawet mogły być mniej równe, jak np. zdarzyło się polskiemu zawodnikowi, który otrzymał łódź literalnie na 5 minut przed regatami paryskiemi, świeżo malowaną, niewypróbowaną, żeglując niewątpliwie w trudniejszych warunkach, niż inni.

Budując tylko 10 łodzi olimpijskich Holendrzy jednak postarali się o 20 żagli, które rozlosowano między uczestników, wobec czego każdy z nich przenosił się ze swym żaglem przy kolejnych biegach na inną łódź.

Utrzymanie żagli w należytym stanie zwłaszcza po deszczu należy do bardzo ważnych czynników regatowych. Przykład Niemca Beyna, który utracił wszystkie punkty zyskane przy rozgrywkach wstępnych przez złe utrzymanie żagli, wskazało naocznie ważność tego czynnika również przy regatach tak małych objektów.

W pierwszym dniu odbyły się dwa biegi, u których pierwsze miejsca zajęły Norwegja i Danja w pierwszej grupie, Finlandja i Belgja w drugiej grupie.

W drugim dniu pierwszą przyszła Szwecja, drugą Niemcy. W drugiej grupie przedstawiciel Czechosłowacji i Monaco się wywrócili.

W trzecim dniu panował jeszcze silniejszy wiatr, niż w drugim dniu. Teraz zatroczono żagle tak, że się z trapezu wytworzyły trójkąty. Przedstawiciel Polski (zastępca) p. Wolff wywrócił się jeszcze przed startem, jak wynika z jego własnego sprawozdania, wskutek zaciśnięcia się liny w bloku. W tym dniu w pierwszej grupie pierwsze miejsca zajęły Niemcy i Danja, w drugiej grupie Szwecja i Anglja. Wywróciły się prócz polskiej łodzi — holenderska, austrjacka, fińska, norweska; szwajcarska złamała kierownicę. Pierwsze miejsce przedstawiciel Niemiec zapewnił sobie żaglowaniem przy pełnym wietrze w zygzaku, a nie w linji prostej, co zresztą było niemożliwe ze względu na wiatr.

W czwartym dniu zajęły pierwsze miejsca w pierwszej grupie Finlandja i Holandji, w drugiej grupie Norwegja i Szwecja.

Ostateczna konkurencja, która odbywała się w trzech biegach przyniosła szereg niespodzianek. W pierwszych regatach przyszły na pierwszych miejscach Szwecja i Norwegja. W drugich przyszła jako pierwsza Norwegja, jako drugie Włochy, w trzecich pierwsze i drugie miejsca zajęły Szwecja i Finlandja.

W ostatecznym wyniku pierwszym został inż. Thorell (Szwecja), drugim H. Robert (Norwegja) i trzecim B. Broman (Finlandja).

Zwycięstwo tych trzech państw, posiadających pomiędzy państwami północnej Europy największą ilość usianego wyspami rozczłonkowanego wybrzeża świadczy o tem, że sztuka żeglarstwa na małych łodziach stoi tu wyżej aniżeli gdziekolwiek na świecie. Państwa te zdobyły również zaszczytne miejsca w klasach 8-io i 6-iometrowej, z czego można wywnioskować wogóle o wysoko postawionym żeglarstwie sportowem w państwie skandynawskich i północno - bałtyckich. Wiemy, że w tych krajach żegluga morska należy do jednego z głównych zajęć ludności. Stąd konkluzja, że i sport może kwitnąć i dać najlepszę rezultaty tylko tam, gdzie ma podstawy w żegludze ogólnej.

Trzeba więc dbać o największą łączność pomiędzy żeglugą sportową a marynarką handlową i wojenną, jak to właśnie jest w państwach, które zwyciężyły na żeglarskiej olimjadzie.

Spuszczenie na wodę „Wichru" według Revue Maritime

Francuskie fachowe pismo Revue Maritime w sierpniowym zeszycie, świeżo wydanym, tak opisuje spuszczenie na wodę Wichru w Blainville, koło Caen: 10-go lipca odbyło się na stoczni Chantiers Navals Francais w Blainville uroczystość, która znaczy datę w historji Polski: spuszczenie na wodę pierwszego wojennego okrętu, zbudowanego dla młodej i wielkiej republiki słowiańskiej. Tym statkiem jest kontrtorpedowiec „Wicher", odmiana typu francuskiego „Orage", którego już 5 egzemplarzy stocznie w Blainville dostarczyły marynarce francuskiej.

Kształt rufy jest zupełnie jednak odmienny, ale ogólna charakterystyka mało się różni, z wyjątkiem poszerzenia owręża głównego. Uzbrojenie składa się z 4-ch dział 13-o centymetrowych, 6-ciu aparatów torpedowych 55 cm.-wych i 4-ech kulomiotów 44 centymetrowych przeciwaeroplanowych.

Ambasador polski i p. Chłapowska przewodzili uroczystości opuszczania na wodę mając przy boku komandora Swirskiego, szefa marynarki polskiej, otoczonego licznemi oficerami i inżynierami polskimi.

Minister marynarki francuskiej wydelegował admirała Chauvin, prefekta morskiego Cherbourga, w towarzystwie dowódcy i oficerów piątej eskadryli torpedowców, która przybyła z tego powodu do Caen.

Pan Cheron, były minister deputowany senatu z Calwados (departament w którym odbyła się uroczystość), deputowani Engerand i Baisot, prefekt Calwadosu i liczne osobistości polskie i francuskie, przyjęły udział w tej manifestacji przyjaźni pomiędzy siostrzanemi rzeczpospolitemi.

200 uczennic i uczni polskich przybyło z kolonji letniej w pobliżu Bayeux. Po spuszczeniu na wodę „Wichru" przystąpiono do poświęcenia „Burzy", tegoż samego typu, i „Żbika", łodzi podwodnej z serji trzech minostawów zaprojektowanych przez stocznię Augustin Normand w Havrze. Ksiądz Szymbor, rektor polskiej misji katolickiej we Francji, celebrował do tych dwóch poświęceń, podczas których, według zwyczaju słowiańskiego, umieszczono na kilu każdego z okrętów pamiątkową srebrną płytę.

Przemówienia wygłosili: admirał Dumesnil, prezes Chantiers Navals Francais i ambasador Chłapowski.

Port Kłajpeda

Na wschodniem wybrzeżu Bałtyku, w ujściu Niemna, łączącem się z płytkim, słodkowodnym zalewem Kurońskim i z morzem leży miasto i port Kłajpeda. Nazwa niemiecka Memel jest zniekształceniem nazwy rzeki Niemen,

Port kłajpedzki w czasach przedwojennych miał znaczenie lokalne, lecz służył do dość poważnego handlu drzewem. Umowa frachtowa wzoru Russpruss na przewóz drzewa datuje z tych czasów i samą nazwą wskazuje jak poważną rolę w handlu drzewem odgrywała wówczas Kłajpeda, — wspólnie z Królewcem, z którym się łączy ona wewnętrznemi drogami wodnemi, dostępnemi dla statków żeglugi haffowej.

Miasto Kłajpeda posiadało, jak i dziś 40 000 mieszkańców i nikty nie przypuszczał wówczas że z jednej strony pozbawione zostanie głównego swego zarobku z przemysłu i handlu drzewnego, z innej strony że nabierze pewnego znaczenia jako jedyny port republiki litewskiej.

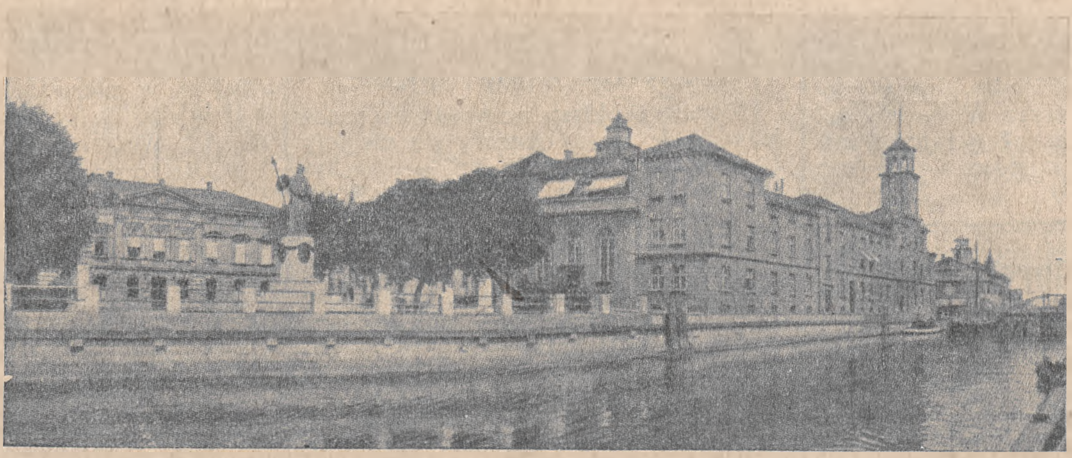
Obecnie Kłajpeda najwięcej traci na tem, że jest odciętą od środkowego Niemna z Grodnem i górnego Niemna łączącego się z dorzeczem Prypeci. Litwa na razie nie dba o regulację swego odcinka Niemna, gdyż posłużyłaby ona raczej do nawiązania komunikacji rzecznej z Polską, co nie leży w zamiarach obecnego rządu litewskiego.

Kronika światowa

SZWECJA.

Sprawa poparcia rządowego przy tworzeniu kasy dla hipotekowania okrętów. Kolegjum komrcyjne zainterpelowało w sprawie poparcia rządowgo dla kasy hipotek okrętowych związek szwedzkich stoczni.

W tej sprawie związek stoczni zajął następujące stanowisko: kredyt dla miejscowych towarzystw żeglugi bezwarunkowo musi otrzymać szerszą podstawę, gdyż dotąd bazował się na krótkoterminowych kredytach bankowych i pożyczkowych z funduszu żeglugi morskiej. Jednak zwiększenie kredytu może niekorzystnie odbić się na stoczniach, które mogą utracić zdolonść konkurencyjną o ile chodzi o zagraniczne zamówienia na statki. Krajowa potrzeba tonażu nie wystarcza dla zapewnienia szwedzkim stoczniom pracy. A ponieważ dużo zamówień szwedzkich odchodzi zagranicę, to i stocznie szwedzkie muszą dbać o to, ażeby otrzymać uzupełniające zamówienia ze strony zagranicznych towarzystw żeglugi. I w tym celu, ażeby zwiększyć finansową moc stoczni potrzebna jest proponowana kasa hipotek okrętowych. Co do potrzebnych kapitałów, to związek uważa, że istnieją one np. w towarzystwach ubezpieczeń, jednak trzeba zwalczyć przytem istniejące uprzedzenie przeciwko hipotekom okrętowym w rzeczywistości hipoteki okrętowe mają pewność równą z hipotekami na nieruchomościach, co widać między innemi z doświadczeń zagranicy, jak również z historji funduszu okrętowego.



Kłajpeda, ratusz i giełda.

Przed nowym krokiem naprzód

Prócz rozpoczęcia komunikacji oceanicznej z Gdyni, o której pisaliśmy w jednym poprzednich numerów rozpoczyna się nowy okres organizowania regularnych europejskich linij z Gdyni, a przytem pod polską banderą.

W tym kierunku więc rozwój łączności portu gdyńskiego oznacza jednocześnie dalszy rozwój własnych linij okrętowych.

Jak dalece aktualną jest sprawa połączenia Gdyni regularnemi linjami z innemi portami północnej Europy wskazuje fakt, że pisma fachowe obce raz po raz niedokładnie lub mylnie podają wiadomość o zorganizowaniu jakiejś obcej linji, lub nawet polskiej, o których my w kraju dowiadujemy się jako ostatni, i nic dziwnego, bo wiadomości te są oparte na pogłoskach.

W ten sposób hamburska Hansa już podawała wiadomość o regularnej linji Gdynia—Hamburg. Obecnie to samo pismo podaje wiadomość iż powstała linja regularna pomiędzy Gdynią a Kopenhagą, prowadzona przez towarzystwo żeglugi Andersen i Wiebel. Również i ta wiadomość jest nieprawdziwa, gdyż żaden statek podobnych armatorów w ostatnich miesiącach nie zawijał do Gdyni, a jednak wiadomość wskazuje, że w kopenhaskich kołach żeglugowych istnieją takie projekty, których odgłos odbija się przez ich filje hamburskie.

Na tle istniejącej potrzeby regularnego połączenia Gdyni z portami na zachód i na wschód od niej położonemi powstaną prawdopodobnie dwie linje polskie (może połączone w jedną), łączące nasz port z jednej strony z Antwerpją, z drugiej strony z portami wschodniego Bałtyku.

W pierwszym kierunku jak i w drugim wysuwa się na pierwszy plan przewóz drobnicy, uzupełnionej partjami korzystnie dobranego ładunku drzewa, zboża, olejów i produktów naftowych, ryżu, soli, nawozów sztucznych, papieru i cukru.

Mają to być statki t. zw. górnośląskie, z funduszów gmin miejskich i przemysłu na GórnymŚląsku, wyznaczonych na tworzenie własnej floty handlowej. Statków tych będzie prawdopodobnie 4.

Jak wyżej zaznaczono, statki te będą odpowiadać potrzebie stałego połączenia okrętowego pod własną banderą z portami Belgji, Holandji i Niemiec z jednej strony, a Łotwy, Estonji i Finlandji z drugiej strony.

Powstanie i rozwój tej linji ma olbrzymie znaczenie dla naszego handlu i w szczególności dla Gdyni, jako portu rozdzielczego, który niebawem będzie posiadał już cały szereg atrakcyj, jak ryż, sól, śledzie i węgiel bunkrowy, nie będzie jednak jeszcze wystarczająco związany regularnemi linjami z portami na wschód i na zachód od siebie położonemi.

Niemniejszą rację bytu aniżeli linja antwerpijska i linja bałtycka z Gdyni ma połączenie z Anglją. Wszystkie państwa bałtyckie, poczyniając od Danji, która ma nawet trajekty mot rowe, wysyłane z Esbjergu, oraz liczne inne regularne połączenia ze wschodniem wybrzeżem Anglji, a kończąc na Estonji, która organizuje linję angielską dla przewozu towarów i osób specjalnie uwzględniając eksport produktów trzodownictwa, mają zapewnione ożywione połączenie regularne okrętami towarowo-pasażerskiemi z Anglją, która jest w północnej Europie pierwszorzędnym konsumentem i producentem towarów eksportowych.

Byłoby rzeczą nienaturalną, gdyby nie powstała linja pod polską banderą, łącząca Gdynię z Londynem, Trzeba mieć na względzie, że wymiana towarów pomiędzy Polską a Anglją, podlegając pewnym wahaniom, jak to widzimy stale w eksporcie do Anglji drzewa, świń, jaj i t. p. stale jednak wzrasta, a przyczem, rzecz znamienna, wzrost odbywa się w obu kierunkach.

Utworzenie własnej linji okrętowej, w której mógłby być zainteresowany również kapitał angielski, służyłoby wzmocnieniu i ułatwieniu tej korzystnej dla obu krajów wymiany, to też jak z polskiej tak i z angielskiej strony należy oczekiwać jaknajwiększego zainteresowania linją bezpośrednio łączącą port polski ze stolicą i największym portem Wielkiej Brytanji.

Przy obecnym stanie rzeczy, gdy Gdańsk ma już sporo odjazdów do portów angielskich, a Gdynia żadnego, mając już natomiast pewną ilość odjazdów regularnych dalszych, nie trudno przepowiedzieć, że w krótkim czasie powstanie, bo powstać musi, regularna komunikacja Gdynia—Londyn.

Równolegle do rozwoju linjowej żeglugi odbywa się powiększenie floty przewożącej masowe ładunki. Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe powiększyło ostatnio swój tonaż o parowiec „Robur II" (ex angielski „Akenside" o nośności 3.000 ton DW). Jednocześnie zostanie skonkretyzowana umowa pomiędzy Rządem a koncernem górnośląskim Gieschego, analogiczna do takiejże umowy z roku 1926 z koncernem Robur, na podstawie której Polsko-Skandynawskie Towarzystwo podniosło już banderę polską na tonażu około 6.000 ton DW. Koncern Gieschego również zobowiązuje się do zaprowadzenia własnych statków, w ogólnej ilości 10.000 ton DW.

Niedosyć na tem, bo takie umowy jak Giesche są przewidziane ze spółkami: Elibor, Skarboferme i Progress. Kwestja podpisania definitywnego odnośnych umów jest raczej tylko kwestją czasu. Osią na której oparta jest każda z tych umów jest eksploatacja nabrzeży w Gdyni, które wspomniane towarzystwa dzierżawić będą na przeciąg 36 lat. Towarzystwa te opóźniły się w stosunku do koncernu Robur tylko dlatego, że nabrzeża jeszcze nie są gotowe. Razem umowy te zapewniają banderze polskiej tonaż 50.000 ton, przyrastający w ciągu trzech do czterech lat.

Ruch statków polskich

ŻEGLUGA POLSKA

Par. Katowice rozpocznie ładować w Gdyni węgiel do Sztokholmu

Par. Kraków przybył 27-go z Gdańska z węglem do Vallvik.

Par. Niemen odpłynął z Gdańska z 4700 ton węgla do Helsingforsu.

Par. Poznań ładuje w Gdyni węgiel do Basse Indre

Par. Tczew przybył 27-go z Gdańska z węglem do Masnedsundu.

Par. Toruń wyładowuje w Gdyni 2800 t, tomasówki z Gandawy.

Par. Warta przybył 30-go z Neapolu do Sousse po 2.800 t. fosforytu.

Par. Wilno odpłynął 30-go z Gdańska z węglem do Bordeaux.

Par. Wisła ładuje w Gdyni węgiel do Philippeville

POLSKO-SKAND. TOWARZ.

Par. Robur I przybył 28-go do Gdańska z Gandawy próżny.

Par. Robur II odbywa naprawę na stoczni w Gdańsku.

ŻEGLUGA WISŁA-BAŁTYK.

Flota unieruchomiona

Nasza kronika portowa i żeglugowa



Ruch portowy w sierpniu

Jak zwykle w porcie gdyńskim każdy nowy miesiąc przynosi jakiekolwiek nowe rekordy. Ruch sierpniowy okazał się rekordowym pod względem tonażu statków na wejściu (108.500 ton) i ruchu pasażerów na wyjściu (2.169 osób).

Pod względem eksportu węgla nastąpił lekki spadek, czemu poświęcamy w niniejszym numerze specjalny artykuł. Niewątpliwie spadek jest przejściowy i we wrześniu liczyć można na ponowne zwiększenie się eksportu węgla przez Gdynię o 15—25.000 ton.

Zawinęło do portu w miesiącu sierpniu 110 statków morskich o łącz. ład. 108.537 t. r. n., w tej liczbie 108 parowców, 1 holownik i 1 lichtuga (w lipcu 122 statki o łączn. ład. 103.278 t. r. n.)

Pod względem narodowości statków na wejściu obraz był następujący:

polskich	11	8.594 t. r. n.
szwedzkich	37	27.072 t. r. n.
francuskich	6	13.740 t. r. n.
łotewskich	12	11.837 t. r. n.
angielskich	8	11.629 t. r. n.
niemieckich	18	11.524 t. r. n.
duńskich	6	10.093 t. r. n.
norweskich	11	8.288 t. r. n.
holenderskich	1	5.760 t. r. n.
	110	108.537 t. r. n.

Z pośród statków na wejściu próżnych było 84, z tomasówką 12, z ryżem 6, z pasażerami 4, z pasażerami i towarem 3, z fosfatem 1. Przyjechało morzem 325 pasażerów.

Przywieziono na statkach 23.920 ton tomasówki, 2.100 ton fosfatów, 13.334 ton ryżu, 42 tony drobnicy. 1 turbinę, 1 auto, 1 tonę wina.

Odpłynęło w miesiącu z portu 109 statków o łącznej ładowności 111.135 ton rej. netto; pośród statków tych było z węglem 79, próżnych 17, z pasażerami 9, z pasażerami i towarem 2, z towarem 2.

Wyjechało morzem 2.169 pasażerów, w tej liczbie na parowcu Orania do Amsterdamu 447 osób, na parowcu Polonia do Nowego Yorku 400, na parowcu Smolensk do Ymuiden 308 osób, na par. Virginie i Pologne do Havru 481 i 265 pasażerów, na par. Gdynia do Wisby i do Sztokholmu 146 pasażerów, do Göteborga i Oslo 45 pasażerów, do Rönne i do Kopenhagi 77 pasażerów. Ten poważny ruch pasażerski nie stanowi wyjątku, jak w swoim czasie przybycie większej ilości pasażerów na parowcu Suffren, lecz jest zapoczątkowaniem znacznego ruchu pasażerskiego na wyjściu przez Gdynię.

Wywieziono na statkach 167.398 ton węgla, w tem 8.910 ton węgla bunkrowego, 206 ton otrębów ryżowych, 200 ton dębiny, 8 ton towarów kolonjalnych, 2 tony mebli.

Ruch portowy w III dekadzie sierpnia

Weszły do portu w trzeciej dekadzie 42 statki morskie o łącznej ładowności 39.462 t. r. n. (wszystko parowce). Pod względem bandery było statków na wejściu:

polskich	6	6.288 t. r. n.
szwedzkich	14	10.347 t. r. n.
niemieckich	6	4.222 t. r. n.
norweskich	5	4.116 t. r. n.
angielskich	5	7.167 t. r. n.
francuskich	3	4.973 t. r. n.
łotewskich	2	2.200 t. r. n.
duńskich	1	1.119 t. r. n.
	42	40.432 t. r. n.

Wśród statków na wejściu było próżnych 33, z tomasówką 5, z pasażerami, z pasażerami i towarem, z ryżem, z fosfatami po 1.

Przyjechało morzem 89 pasażerów. Przywieziono na statkach 11.775 ton tomasówki, 5.600 ton ryżu, 2.100 ton fosfatów i 42 tony drobnicy.

Odpłynęło z portu w trzeciej dekadzie 39 parowców o łączn. ład. 38.740 t. r. n., w tej liczbie próżnych 4, z pasażerami 5 i z węglem 30.

Odjechało morzem 1034 pasażerów (do Nowego Yorku 400, do Ymuiden 308, do Havru 186, do Rönne i Kopenhagi 77, do Wisby i Sztokholmu 53).

Wywieziono na statkach 57.714 ton węgla, w tem 3010 ton węgla bunkrowego.

W dekadzie sprawozdawczej liczba przywozu dość znacznie przewyższyła przywóz towarów w drugiej dekadzie sierpnia wskutek zwiększonego przywozu ryżu i nawozów sztucznych. Wywóz węgla jednak w stosunku do drugiej dekady trochę się zmniejszył.

Ruch portowy w ostatnim tygodniu

Tydzień ostatni był okresem przejściowym do wzmożonego znów ruchu okrętów, który w końcu tygodnia zaznaczył się dużą ilością statków oczekujących możności ładowania wzgl. wyładowania, w samym natomiast tygodniu sprawozdawczym 29. VIII. 5. IX. ruch był zmniejszony. Zawinęły do portu 23 statki morskie o łącznej ładowności 20. 797. t. r. n. (wszystkie parowce), w tej liczbie polskich 5, szweckich 7, duńskich 3, łotewskich 3, niemieckich 3, angielskich i norweskich po 1.

Wśród statków na wejściu było próżnych 21, z fosfatami, 1 z tomasówką 1. Ruchu pasażerskiego na wejściu nie było. Przywieziono na statkach 2.290 ton ładunku, w tej liczbie 2.100 ton fosfatów i 190 ton tomasówki.

Odpłynęły z portu Gdyni 22 statki o łącznej ładowności 18.747 t. r. n., w tej liczbie z węglem 18, próżnych 3, z pasażerami 1.

Pasażerów odjechało morzem 63 (na parowcu Gdynia do Sztokholmu). Węgla wywieziono na statkach 36.461 ton, w tej liczbie 1.993 tony węgla bunkrowego.

Rekordowe liczby przeładunku węgla otrzymano dopiero w początku bieżącego tygodnia w niedzielę poniedziałek i wtorek, ładując na dobę z górą 7.000 ton.

Rekordowy załadunek węgla

W niedzielę 2-go września i w poniedziałek 3-go załadowano na statki 7.456 t. i 7.494 t. węgla. Jestto absolutny rekord dla Gdyni, a ponieważ w sierpniu przeładunek nie przekraczał średnio 5 i pół tysiąca ton na dobę, więc widzieć można w tych ostatnich liczbach z początku września dobrą prognozę na przyszłość. Duża kolejka statków na redzie i sprawność przeładunku świadczą niezbicie o nastąpieniu nareszcie już dawno zapowiadającego się zwiększenia normy przeładunkowej dla węgla do 190.000 ton miesięcznie.

Nowy rekord ładowania węgla

Za dobę 4 września załadowano w Gdyni na statki węgla eksportowego i bunkrowego razem 8.223 tony, pobijając oba poprzednie rekordy z 2-go i 3-go września. Nie trudno obliczyć, że gdyby ładowanie utrzymało się na tej wysokości, toby miesięczny przeładunek węgla w Gdyni wynosił już koło 250.000 ton miesięcznie.

Krany Zieleniewskiego będą ostatecznie przyjęte.

Jak się dowiadujemy z miarodajnego źródła praca kranów zbudowanych przez firmę L. Zieleniewski w Krakowie dla Gdyni i uruchomionych około hangaru przy stanowiskach 9—10 okazała się w miesięcznym próbnym okresie zupełnie zadawalniającą, wobec czego krany prawdopodobnie w dniach najbliższych będą oddane do ogólnego użytku na tych samych zasadach, co i dźwigi mostowe na molo węglowem.

(Ciąg dalszy kroniki na str. 379)

Przewozy morskie

Ich osobliwość

Powierzchowny tylko obserwator żeglugi morskiej przypuszczać może, że sprawy te polegają prawie wyłącznie na prowadzeniu statków i administrowaniu niemi, na budownictwie statków i innych faktycznych akcesorjach żeglugi. Proceder żeglugi ma stronę techniczną i handlową, jednak nawet i sama handlowa strona żeglugi jeszcze nie wyczerpuje olbrzymiej treści skomplikowanych przewozów morskich. Jak gdyby np. znaczenie handlowe i komunikacyjne kolei sprowadzało się tylko do ich technicznej i handlowej eksploatacji! Przewozy morskie, tak samo jak przewozy kolejowe, są podłożem nadzwyczaj wszechstronnego zjawiska światowej wymiany towarów, z tą różnicą, że przewozy kolejowe mają charakter w dużej mierze lokalny, a towarzystwo kolejowe, wzgl. państwo posiada niemal że monopol przewozów w danym kierunku, podczas gdy przewozy morskie mają charakter uniwersalny, i odbywają się w warunkach swobodnej konkurencji. Droga morska jest dostępna dla wszystkich, dając warunki możliwie najswobodniejszej rywalizacji handlowej w każdym kierunku. Jedynie przyszłe przewozy lotnicze będą miały wyższość nad morskiemi, gdyż będą miały jeszcze większy wybór drogi i większą niezależność od „portów“, jednak na długie jeszcze lata przewóz powietrzny towarów pozostanie za kosztowny i żegluga morska pozostanie najwyższą formą przewozów, rozwijających się w warunkach swobodnej konkurencji.

Swobodna konkurencja jest w żegludze morskiej czynnikiem niezmiernie ważnym, wywyższającym ten rodzaj komunikacji nad wszystkie inne. Oczywiście, w żegludze morskiej istnieją subwencje i premje, przywileje i wyłączności — mogą się one rozwijać, jednak, tylko na ogólnem tle olbrzymich przewozów towarowych, które są pniem żeglugi światowej i w których decyduje wolna konkurencja.

Ludzie zawodu

Warunki skrępowania znacznie niższego niż w przewozach lądowych stwarzają wyższe formy stosunków prawno-handlowych w sprawach żeglugi morskiej i przewozów morskich.

Międzynarodowe prawo prywatne, które na lądzie jeszcze jest muzyką przyszłości, święci tu swe tryumfy w postaci umów i sądów polubownych przekraczających zakres jurysdykcji sądowej poszczególnych państw.

Umawiający się, — od wieków, bo conajmniej od tysiąca z górą lat istnieją klauzule awaryjne i przewozowe, szukali form, ułatwiających rozstrzygnięcie bez zbytnich kosztów i niebezpieczeństwa mylnego orzecznictwa.

Angielskie wzory umów, konserserwatywniejsze od innych, zawierają w końcu klauzulę, że w razie sporów wynikłych z wykonania umowy strony wyznaczają po jednym przedstawicielu do sądu polubownego, którego orzeczenia mają być ostatecznie wiążące. Obaj przedstawiciele wybierają wspólnie osobę trzecią do sądu polubownego a adwokaci jednak przy tem są wykluczeni. Tak armator, makler i ekspedytor angielski w tradycyjnej, starej, lecz i dziś stosowanej umowie frachtowej odsuwają się od pośrednictwa zawodowych prawników.

Ma to swoje głębokie przyczyny: sprawy przewozów morskich, potrącając o tysiąc rzeczy lądowych mają jaszcze jednak drugie tyle osobliwości nie spotykanych w warunkach przewozów lądowych, a o których już pewne, choć bardzo oddalone pojęcie można ułożyć na podstawie przewozów rzecznych.

Duże i kosztowne ładunki w jednym kadłubie, ofiarowanym do przewozu przez osoby trzecie, wspólne ryzyko podczas przewozu, podział strat w razie awarji, możność narażenia się na szkody i straty przy nieumiejętnem zastosowaniu się do warunków żeglugi, rynku frachtowego, cen paliwa, utrzymania załogi, kosztów naprawy, która nie powinna być ani zbytkowna, ani zbyt oszczędna wymaga obycia się i znawstwa tysiąca rzeczy, których nie może znać prawnik z „lądu“.

Stąd zrozumiałe jest że podpisujący umowę frachtową chce mieć na wypadek nieporozumienia tęgą głowę nie lądowo prawniczą, lecz taką, która zna praktycznie (mówiąc obrazowo — z doświadczeń na własnej skórze) sytuacje podobne do tej w której ma rozstrzygać rzeczowo i sprawiedliwie.

Wprawdzie życie już przeszło w dużej mierze ponad temi konserwatywnemi umowami, jednak treść ich wskazuje na głęboką łączność wewnętrzną zawodu handlowo-morskiego.

(Dokończenie nastąpi)

Ruch portowy Gdańska.

Na wejściu.

24 sierpnia: szw. par. Aspo 717 t. z Halmstadu próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Danzig 275 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), grecki par. Rita 1560 t. z Tunisu z fosfatem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Harald 109 t. z Sztokholmu próżny (Artus, Westerpl.), szw. par. Vira 249 t. z Malmö próżny (Prowe, Westerpl.), niem. par. Rudolf 487 t. z Królewca z towarem (Prowe, b. port ces.), niem. par. Orest 382 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.).

25 sierpnia: niem. par. Rabe 556 t. z Antwerpji z towarem (Nordd. Lloyd, wolna strefa), szw. par. Karin 196 t. z Szczecina próżny (Bergenske, b. port ces.), pol. par. Tczew 343 t. z Karebeksminde próżny (Pam, Westerpl.), łot. par. Kangare 1746 t. z Rotterdamu próżny (Voigt, dworzec nadw.), niem. par. Klaus 153 t. z Szczecina z towarem (Prowe, kan. port.), duń. par. Vendla 623 t. z Saxköpingu próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), duń. par. Skaane 723 t. z Rygi próżny (Show Lovell, most Breitenbach), łot. par. Skrunda 1758 t. z Dunkerki próżny (Voigt, b. port ces.), ang. par. Arcadian 6892 t. z Tallinnu z 436 pasażerami (Den. Schiff. K., b. skład węgla mar.), niem. żagl. z mot. Charlotte 70 t. z Hamburga z towarem i mąką (Ganswindt, Westerpl.), pol. par. Katowice 1107 t. z Lulea z rudą (Pam, wolna strefa), fr. par. Ostrevent 916 t. z Göteborga próżny (Polsko- Skand., b. port ces.), niem. par. Käte 267 t. z Elbląga próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), ang. par. Tasso 2172 t. z Londynu próżny (Ellerman Wilson, Wisłoujście), niem. żagl. z mot. Stör 72 t. z Kopenhagi z żelastwem (Danz. Schiff. K., Westerpl.), norw. par. Aslak 586 t. (Voigt, basen Holmu), niem. par. Vineta 299 t. z Szczecina z towarem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Erik 123 t. z Szczecina próżny (Bergenske, wolna strefa), duń. par. Hafnia 1159 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b. port ces.).

26 sierpnia: duń. par. Victoria 1160 t. z Aarhus próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.).

26 sierpnia: niem. par. Gisela Schröder 522 t. z Lerwicku ze śledziami (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. mot. Günther 87 t. z Halmstadu z kamieniem (Artus, Westerpl.), szw. par. Elsie 840 t. z Londynu próżny (Artus, Westerpl.), fsk. par. Harlyn 1200 t. z Aalborga próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. Spitzberg 154 t. z Królewca próżny (Bergenske, kan. port.), niem. par. Dora Ahrens 129 t. z Skine próżny (Bergenske, Stocznia Gdańska), szw. par. Josef Bergendorf 366 t. z Ottenbröken z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), gd. par. Peter von Danzig 492 t. z Rotterdamu próżny (Reinhold, kan. port.), duń. par. Tula 718 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), duń. par. Scotia 1386 t. z Kopenhagi próżny (Mory, b. port. ces.), pol. par. Robur II. 797 t. z Gdyni z węglem (Polsko-Skand., kan. port.), norw. par. Jern 529 t. z Landskrony próżny (Pam, Westerpl.), podl. par. Wilno 1122 t. z Gdyni próżny (Pam, Westerplatte), niem. par. Kurland 262 t. z Wesermünde z żelastwem (Voigt, basen Holmu), duń. par. Dania 390 t. z Norresundby próżny (Polsko-Sk., Westerpl.), hld. par. Odysseus 606 t z Amsterdamu z towarem (Prowe, Baltic), niem. par. Karl Friedrich Larsen 686 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, basen Holmu), szw. żagl. z mot. Elin 69 t. z Królewca próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Dagny 659 t. z Landskrony próżny (Prowe, Westerpl.), niem. par. Rückfort Otto Ippen 242 t. z Szczecina próżny (Scharenberg, Legan).

27 sierpnia: szw. par. Valkyrian 707 t. z Rouen próżny (Pam, Westerpl.), łot. parowiec Skauts II 1328 t. z Emden próżny (Behnke i S., Westerpl.), est. par. Karoline 426 t. z Fratherborough ze śledziami (Behnke i Sieg, kan. port.), szw. par. Atos 1255 t z Lerwicku próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. hol. Karl Kiehn 14 t. z licht. Wilhelmine Kiehn 372 t. i Hinrich Kiehn 376 t. z Korsöru i Odense próżne (Behnke i Sieg, Westerpl.), norw. par. Bomma 461 t z Oslo z towarem (Bergenske, b. port. ces.), niem. par. Jotunheim 2235 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), norw. par. cyst. Meryl 253 t. z Leningradu próżny (Bergenske, basen Holmu), szw. par. Indus 357 t. z Rotterdamu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Ottilie 286 t. (Behnke i Sieg, Gdańsk), niem. par. Günther próżny (Mory, b. port ces.), norw. par. Formica próżny (Reinhold, Westerplatte), fsk. par. Poseidon z Helsingforsu z towarem (Bornholm, kan. port.), duń. par. Danhild 815 t. z Horsensu próżny (Reinhold), grecki par. Wassilios z fosfatem (Behnke i Sieg).

27 sierpnia: szw. par. Rurik 247 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, dworzec nadwiśl.), norw. par. Altstad 1894 t. z Stavangeru próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), duń. żagl. z mot. Gauma 99 t. z Odense z żelastwem (Ganswindt, Westerpl. gd. hol. Ernst 58 t. z licht. Danzig I 579 t. i Danzig II 596 t. z Haderslevn próżne (Behnke i Sieg, Viktoriawand), duń. par. Knud 1185 t. z Horsensu z towarem (Reinhold, wolna strefa), est. par Lilian 129 t. z Tallinnu próżny (Bartram, Westerpl.), szw. p. Egon 291 t. z Tallinnu z towarem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Themis 383 t. z Göteborga z towarem (Bergenske ,dworzec nadw.), niem. ż. z m. Erich Arnholz 108 t. z Nakskov z żelastwem (Bergenske, basen Holmu).

28 sierpnia: ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic, Vistula), szw. par. Grim z Rouen próżny (Lenczat, Westerpl.), niem. par. Samland z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, dworzec nadw.), duń. żagl. z mot Sam z Drammen z żelastw. (Behnke i Sieg, Westerpl.), ang. par. Kolpino 1477 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson, dworzec nadw.), duń. ż. z m. Noah 85 t. z Odense z żelastwem (Ganswindt, Westerplatte), niem. par. Margareta z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), szw. par. Gusten 352 t. próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. Merkur 365 t. z towarem (Wolff, wolna strefa).

28 sierpnia: łot. par. Viesterus 345 t. z Rönne próżny (Warta, wolna strefa), pol. par. Robur I. 577 t. z Gandawy próżny (Polsko-Skand., Westerplatte), hld. par. Sint Philippsland 1424 t. z Kopenhagi próżny (Bestmann, b. port ces.), szw. par. Frankrig 778 t. z Tofte próżny (Reinhold, Westerpl.), duń. par. Ellensborg 729 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, most Breitenbach), wł. par. Rosalia 2673 t. z Malilli z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Hedwig Hütte 1224 t. z Szczecina próżny (Reinhold, b. port ces.), szw. par. Rewa 715 t. z Helsingforsu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.).

29 sierpnia: niem. par. Reinhart 551 t. z Roztoku próżny (Reinhold, Westerpl.), gd. par. Edith Bosselmann 291 t. z Fraserburga ze śledźmi (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Ceres 263 t. z Kolonji z towarem (Wolff, kan. port.), szw. par. Sven 191 t. z Göteborga z towarem (Reinhold, kan. port), czechosł. par. Bohemia 435 t. z Wesermünde próżny (Wolff, kan. port.), szw. par. Mars 854 t. z Kłajpdy próżny (Mory, Alldag), hld. par. Johanna 1242 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. par. Sieglinde 1080 t. z Gdyni próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście), hld. par. Henny 129 t. z Portsmouth z żelastwem (Wolff, Westerpl.), gr. par. Despina Lemos 1895 t. z Melilli z rudą żelazną (Behnke i Sieg, wolna strefa), łot. par. Liva 270 t. z Lipawy próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), chil. par. Christina 133 t. z Bałtyckiego Portu próżny (Bartram, b. skład węgla mar.).

30 sierpnia: łot. par. Laimons 198 t. z Kłajpedy próżny (Prowe, Westeerpl.), szw. par. Juno 620 t. z Nyköpingu próżny (Reinhold, wolna strefa), niem. par. Bavaria 553 t. z Elbląga próżny (Reinhold, Westerpl.), łot. par. Mars 278 t. z Kopenhagi z żelastwem (Reinhold, kan. port.), est. par. Borghild 431 t. z Helsingöru próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), gd. par. Prosper 410 t. z Lerwicku i Antwerpji ze śledźmi (Behnke i Sieg, kan. port.), norw. par. Rosafred 295 t. z Wicku ze śledźmi (Bergenske, kan. port.), est. par. Marmor 519 t. z Lubeki próżny (Befr. Ges., Stocznia Gdańska), niem. par. Bugsee 392 t. z Bremerhaven z żelastwem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Leonhard 429 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), szw. par. Rurik z Elbląga drogami wewnętrznemi próżny (Bergenske, Breitenbach), niem. par. Vineta 299 t. próżny (Reinhold, Westerplatte).

30 sierpnia. ang. par. Memphis 537 t. z Kłajpedy próżny (Pam, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Lilian 700 t. z Oernsköldsviku z celulozą (Bergenske, kan port.), szw. par. Inland 1399 t. z Goole próżny (Lenczat, Westerpl.), łot. par. Kaupo 1457 t. z Göteborga próżny (Artus, dworzec nadwiślański), niem. par. Scharnhorn 115 t. z Kłajpedy próżny (Scharenberg, Westerpl.), ang. par. Baltonnic 1034 t. z Rygi z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), niem. par. Hernia 332 t. z Aberdeen ze śledźmi (Reinhold, kan. port.), szw. par. Carlsten 337 t. z Korsöru próżny (Mory, Westerpl.), hld. żagl. z mot. Jeanette 237 t. z Rönne próżny (Danz. Schiff. K., kan. port.).

31 sierpnia: szw. par. Gudrun 452 t. z Malmö próżny (Westerpl.). duń. żagl. z mot. Jens 128 t. z Rönne próżny (Bergenske, Westerpl.), duń par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Gothenburg 196 t. z Królewca próżny (Scharenberg, Wester-

platte), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. z Aarhus próżny (Reinhold, Westerpl.), gd. par. Oberpräsident Delbrück 620 t. z Słupska próżny (Reinhold, Viktoriawand), szw. par. Ragnar 430 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), csł. par. Dalibor z Tallinnu próżny (Bartram, kan. port.), duń. żagl. z mot. Castor 53 t. z Oslo z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), duń. par. Polly 463 t. z Herrenviku próżny (Polsko-Skand. Westerpl.), niem. par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, dworzec nadwiśl.), niem. par. Spitzberg 154 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske, kan. port.), niem. par. Stern 905 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), duń. par. Holland 720 t. z Koldingu próżny (Shaw Lovell, Wisłoujście), niem. par. Minna Cords 552 t. próżny (Reinhold, Schellmühl).

31 sierpnia: szw. hol. Balder 14 t. z licht. Fenja 569 t. i Menja 572 t. z Oxelösundu próżne (Polsko-Skand. i Behnke i Sieg, Westerpl. i Viktoriawand), niem. par. Dione 657 t. z Kołobrzegu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. żagl. z mot. Marie 55 t. z Skien z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Mercur 800 t. z Uddevalla próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte), norw. par. Oerland 1102 t. z Limhamnu próżny (Bergenske, Viktoriawand), duń. par. Ula 797 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa).

1 września: gd. par. Hammonia 658 t. z Amsterdamu próżny (Behnke i Sieg, Viktoriawand), duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), niem. par Hanna Hölken 287 t. z Lerwicku ze śledźmi (Lenczat, kan. port.), szw. żagl. z mot. Aina 63 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt, Westerplatte), niem. par. Ursula Fischer 1598 t. z Sztokholmu próżny (Behnke i Sieg, basen Holmu), niem. par. Stella 333 t. z Wismaru próżny (Prowe, Viktoriawand), norw. par. cyst. Meryl 235 t. z Vejle próżny (Bergenke, kan. port.), szw. par. Wira 249 t. z Sölvesborga próżny (Prowe) duń. par. Vendia 627 t. z Svendborga próżny (Mory), duń. par. Niord 283 t. z Lipawy z towarem (Bergenske), szw. hol. Viking 8 t. z szw. licht. Box 460 t. i Kelsö 813 t próżne (Behnke i Sieg), niem. par. Donar 435 t. z Fraeserbourgha ze śledźmi (Lenczat), norw. par. Ora 599 t. z Gdyni próżny (Pam).

1 września: duń. par. Feddy 561 t. z Nyköpingu próżny (Pam, Westerpl.).

2 września: szw. par. Cecil 776 t. z Moss próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. par. Tom 1163 t. z Oslo próżny (Polsko-Skand., Westerplatte), duń. żagl. z mot. Bonavista 67 t. z Drammen z żelastwem (Ganswindt, Möwenschanze), duń. par. Birgit 1189 t. z Delfzylu próżny (Nordd. Schiff. A. G., Legan), norw. par. Hundsvaag 323 t. z Stronsay ze śledźmi (Behnke i Sieg, kan. port.), szw. mot. Erland 886 t. z Hamburga próżny (Bergenske, kolej nadw.), szw. par. Scandinavic 1411 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand., Wisłoujście), niem. żagl. z mot. Herma 47 t. z Królewca drogami wewnętrznemi próżny (Bergenske, Gdańsk).

2 września: niem. hol. Karl Kiehn 14 t. z licht. Irene Kiehn 499 t. i Teho Kiehn 371 t. z Nakskov i Korsör próżne (Behnke i Sieg, Artus, Viktoriawand), iem. par. Svend Larsen 292 t. z Aarhus z towarem (Bergenske, dworzec nadwiślański), duń. żagl. z mot. Concordia 87 t. z Veile z żelastwem (Scharenberg, Westerpl.), fr. par. Chateau Yquem 1290 t. z Gdyni z resztą towaru (Worms, dworzec nadw.), niem. par. Eduard 574 t. z Oskarshamnu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), duń. par. Sigrid 731 t. z Huelvy z pirytem (Warta, wolna strefa), ang. par. Skibjack 669 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K., most Breitenbach), pol. par. Torun 1122 t z Gandawy próżny (Voigt, Raiffeisenbecken), łot. par. Naiga 156 t. z Daalsbroku z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. żagl. z mot. Yrsa 92 t. z Larviku z żelastwem (Bergenske, Westerplatte), niem. par. Arcona 303 t z Szczecina z towarem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.).

3 września: niem. par. Hans Rudolf Reichel 340 t. z Kopenhagi próżny (Voigt, kan. port.). szw. par. Figge 386 t. z Höganaes próżny (Warta, Westerpl.), hld. par. Nero 334 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, kan. port.), duń. żagl. z mot. Fremad 37 t. z Malmö ze smołą (Bergenske, kan. port.), szw. par. Stur 191 t. Ganswindt, Legan), niem. par. Arcona 186 t. z Mullerup próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Odin 1104 t. z Kopenhagi z samochodami (Bergenske, dworzec nadw.), szw. par. Libau 173 t. z Rygi z towarem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Hoffnung 270 t. z Evemouth ze śledźmi (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. hol. Ajaxex Orkan z morza próżny (Voigt, Westerpl.), norw. par. Trolla 938 t. z Geestemünde próżny (Polsko Skand., Westerpl.).

4 września: niem. par. Saturn 154 t. z Królewca próżny (Prowe, basen Holmu), niem. par. Kurland 770 t. z Amsterdamu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. par. Viktor 469 t. z Harburga z żelastwem (Behnke i Sieg, wolna strefa), duń. żagl. z mot. Drogden 279 t. z Sundborga próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Bacchus 362 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), szw. par. Ingeborg 191 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), duń. par. Knud Villemoes 860 t. z Aalborga próżny (Reinhold, Westerpl.), ang. par. Baltonia 2390 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic, Vistula), niem. par. Föhr 788 t. z Hamburga z towarem (Voigt, wolna strefa), fsk. par. Sova Savonia 1001 t. z Londynu próżny (Behnke i Sieg, Viktoriawand).

Na wyjściu:

24 sierpnia: szw. hol. Wiking z licht. Box 46 t. do Högmorso Tumsund z węglem (Behnke i Sieg) i licht. Kelsö 813 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), duń. par. Belgien 1173 t. do Sönderburga z węglem (Artus), szw. par. Viorg 239 t. do Skelleftehamnu z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. San Jose 1006 t. do Räfsö próżny (Bergenske), niem. par. Reval 253 t do Hamburga z węglem (Behnke i Sieg), szw. mot. Inger 66 t. do Mullerup z węglem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Aage 56 t. do Kerteminde z węglem (Artus), niem. żagl. z mot. Fortuna 45 t. do Kjöge z makuchami (Prowe), norw. par. Jotun 308 t. do Tynedocku z drzewem (Reinhold), szw. par. Tyr 432 t. do Malmö z węglem (Warta), ang. par. Baltonia 2390 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), szw. par. Amfred 273 t. do Lowisa próżny (Bergenske), łot. par. Laima 223 t. do Lipawy z węglem (Behnke i Sieg), fsk. par. Alexa 371 t. do Hull z drzewem (Lenczat).

25 sierpnia: hld. par. Katwyk 929 t. do Dieppe z węglem (Bestmann), ang. par. Smolensk 1534 t do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilso), szw. par. Wellem de Besche 1068 t do Norrköpingu z węglem (Polsko-Skand.), duń. żagl. z mot. Anna 60 t. do Rönne z węglem (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Melnik 64 t. do Simrishamnu z węglem (Bergenske), duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niem. par. W. C. Frohne 189 t. do Ballen z węglem (Artus), szw. par. Bengst 288 t. do Porsgrundu z węglem (Lenczat), łot. par. Laimons 198 t. do Kłajpedy ze solą (Reinhold), gd par. D. Siedler 356 t. do Lipawy próżny (Reinhold), niem. par. Elsa 505 t. do Kłajpedy z towarem (Reinhold), hld. par. Lekhaven 2987 t. do Bremy próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Claus 153 t. do Szczecina z towarem (Prowe), niem. par. Maggie 175 t. do Göteborga z cementem (Prowe), niem. par. Rudolf 487 t. do Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Gudrun 863 t. do Antwerpji z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), gd. par. Etzel 593 t. do Królewca ze zbożem (Behnke i Sieg), szw. par. Ingeborg 191 t. do Sztokholmu z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Viktor 469 t. do Hamburga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Danzig 575 t. do Tallinnu z towarem (Lenczat), niem. par. Arcona 187 t. do Mullerup z węglem (Reinhold), niem. par. Arnold Köpke 430 t. do Goole z drzewem (Voigt), ang. par. Lesrix 354 t. do Parnawy ze śledźmi (Lenczat), norw. par. Speed 786 t. do Christiansandu z węglem (Lenczat), duń. par. Frieda 1270 t do Gdyni próżny (Reinhold), niem. par. Diana 299 t. do Bremy z towarem (Wolff).

26 sierpnia: duń. par. Vendia 627 t. do Svendborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Karin 196 t. do Sölvesborga z węglem (Bergenske), szw. par. Aegier 753 t. do Kalmaru z węglem (Bergenske).

26 sierpnia: duń. par. Vendia 627 t. do Svendborga z węglem (Polsko-Skand.), duń. p. Oluf Maersk 1146 t. do Aarhus z węglem (Reinhold), fsk. par. Mercator 2695 t. do Buenos Aires z towarem (Bergenske), ang. par. Arcadian 6892 t. do Hamburga z pasażerami (Danz. Schiff. K.).

27 sierpnia: łot. par. Skrunda 1758 t. do Rygi z węglem (Voigt), szw. par. Wira 249 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinh.), fr par. Ostrevent 916 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), niem. hol. Karl 14 t. do Szczecina próżny (Behnke i Sieg), norw. par. cystern. Meryl 253 t. do Vejle z melasą (Bergenske), grecki par. Eugenia 1865 t. do Genui z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Nordöst 628 t. do Karlstadu z węglem (Behnke i S.), norw. par. Relis 155 t. do Mullerup z węglem (Voigt), lot. par. Sigulda 560 t. do Rygi z węglem (Voigt), niem. par. Vineta 299 t. do Kłajpedy z towarem (Reinh.).

28 sierpnia: pol. par. Tczew 343 t. do Masnedsundu z węglem (Pam), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Sk.), est. par. Caroline 426 t. do Tallinnu próżny (Behnke i Sieg), pol. par. Katowice 107 t. do Gdyni próżny (Pam), niem. par. Harald 1091 t. do Gefle z węglem (Artus), szw. par. Erik 123 t. do Karlskrony z węglem (Bergenske).

28 sierpnia: niem. par. Spitzberg 154 t. do Kłajpedy z cementem (Bergenske), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Gustafsberg 775 do Gustafsbergu z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Svanholm 764 t. do Manchestru z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. Rabe 556 t. do Antwerpji z drzewem i towarem (Nordd. Lloyd), szw. par. Egon 291 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), niem. par. Georg Zelck 198 t. do Narwy próżny (Behnke i Sieg), szw. mot. Josef Bergensdorff 364 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Käte 257 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), ang. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), szw. hol. Holger 14 t. z licht. Halsta III. 472 t. do Karlshamnu z węglem (Shipco), hld. par. Odysseus 606 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), niem. par. Ottilie 286 t. do Elbląga z towarem (Behnke i Sieg), duń. par. Paul Möller 138 t. do Karrebeksminde z węglem i koksem (Artus).

29 sierpnia: szw. par. Indus 357 t. do Christinehamnu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Aspö 717 t. do Sztokholmu z węglem (Bergenske), norw. par. Jern 530 t. do Aalesundu z węglem (Pam), niem. par. Possehl 1348 t. do Horsensu z węglem (Reinhold), niem. par. Rückfort Otto Ippen 242 t. do Kjöge ze sztabami żelaznemi (Scharenberg), duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Mory), niem. par. Gisela Schröder 522 t. do Trangsundu próżny (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Erich Arnholz 108 t. do Słupska próżny (Bergenske), pol. par. Niemen 1344 t. do Helsingforsu z węglem (Pam), szw. par. Sven 191 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), szw. par. Georgie 1963 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), niem. par. Günther 884 t. do Drammen z węglem (Mory) łot. par. Viesturs 345 t. do Korsör z węglem (Warta).

30 sierpnia: czsł. par. Bohemia 437 t. do Fredrikstadu próżny (Wolff), łot. par. Kangars 1746 t. do Abo z węglem (Voigt), belg. hol. Loucky 9 t. do Gdyni próżny (Schichau), szw. par. Dagny 659 t. do Holmsundu z węglem (Prowe).

30 sierpnia: ang. par. Tasso 2173 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellermann Wilson) niem. par. Merkur 365 t. do Rygi z towarem (Wolff), duń. par. Dania 1390 t. do Norresundby z węglem (Polsko-Skand.), szw. żabl. z mot. Linea 56 t. do Raa z węglem (Ganswindt), pol par. Wilno 1122 t. do Bordeaux z węglem (Pam), niem. par. Reinhard 541 t. do Wasy z węglem (Reinhold), niem. par. Immenhof 182 t. do Rotterdamu z drzewem i towarem (Reinhold), niem. żagl. z mot. Altair 71 t. do Ristingi z węglem (Ganswindt), turecki żagl. z mot. Hassen Uetsch 3 t. do Lipawy ze spirytusem (Bartram), szw. żagl. z mot. Elin 69 t. do Degershamnu z węglem (Bergenske), fsk. par. Poseidon 408 t. do Helsingforsu z towarem (Bornhold), niem. hol. Tor z licht. Sachsenfelde ex Edek 352 t. do Hamburga próżne (Voigt), ang. par. Baltannic 1387 t do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), norw. par. Formica 352 t. do Menstadu z węglem (Reinhold), niem. par. Orest 382 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff).

31 sierpnia: niem. par. Ragnar 434 t. do Wyborga z węglem (Artus).

31 sierpnia: duń. par. Tula 718 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. Margarete Schröder 586 t. do Londynu z drzewem (Shaw Lovell), gd. par. Oberpräsident Delbrück 620 t. do Rygi jako z portu ukrycia próżny (Reinhold), ang. par. Kovno 1477 t. do Hullu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), norw. par. Aslak 586 t. do Londynu z drzewem (Shaw Lovell), szw. par. Valkyrian 707 t. do Sundsvallu z węglem (Pam), duń. par. Ellensborg 729 t. do Horsensu z drzewem (Bergenske), ang. par. Kolpino 1465 t. do Hullu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), niem. par. Ceres 363 t. do Królewca z towarem (Wolff), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), niem. par. Kurland 262 t. do Kłajpedy z cementem (Voigt), est. par. Lilian 129 t. do Kilonji próżny (Bartram), łot. par. Liva 270 t. do Lipawy z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Johann Ahrens 538 t. do Londynu z drzewem (Bergenske).

1 września: gd. hol. Vega i belg. hol. Elise IV do Gdyni próżne (Polsko-Skand. i Schichau), łot. par. Laimons 198 t. do Karrebaksminde z węglem (Prowe), niem. par. Scharhörn 115 t. do Mullerup z węglem (Scharenberg), niem. żagl. z mot. Stör 72 t. do Presto z węglem (Artus), pol. par. Robur I. 577 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Margareta 170 t. do Hamburga z towarem (Prowe), hld. par Jeanette 238 t. do Lowestoftu z drzewem (Danz. Schiff. K.), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), niem. par. Stella 333 t. do Räfsö próżny (Prowe) ang. par. Harlyn 1200 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), niem. par. Jotunheim 2235 t. do Marsylji z węglem (Polsko-Skand.), fsk. par. Equator 2652 t. do Kotki z cementem i towarem (Bergenske), niem. par Hernia 332 t. do Kotki próżny (Reinhold), niem. par. Hedwigshütte 224 t. do Hamburga z towarem (Reinhold), łot. par. Skouts 1328 t. do Wyborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Spitzberg 154 t. do Kłajpedy z cementem (Bergenske).

1 września: niem. par. Hedwigshütte 1224 t. do Hamburga z węglem (Reinhold), szw. par. Rewa 715 t. do Vesteraes z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Baltic 1948 t. do Genui z węglem (Warta), czsł. par. Dalibor 66 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Bartram), szw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Samland 453 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), chil. par Christina 135 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Bartram), niem. par. St. Jürgen 343 t. do Rygi z solą i zbożem (Lenczat), hld. par. Sint Philipsland 1424 t. do Kopenhagi z węglem (Bestmann), szw. par. Grim 758 t. do Iggesundu z węglem (Lenczat), szw. par. Elsie 840 t. do Gefle z węglem (Artus).

2 września: est. par. Borghild 431 t. do Svendborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Juno 620 t. do Malmö z węglem (Reinhold), niem. par. Vineta 299 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold), niem. par. Gothenburg 196 t. do Mullerup z węglem (Scharenberg).

2 września: niem. mot. Günter 87 t. do Dagelykke z węglem (Bergenske), niem. par. Olga Siemers 1926 t. do Leningradu próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Danhild 815 t. do Vejle z węglem (Reinhold), niem. hol. Karl Kiehn 14 t. z licht. Hinrich Kiehn 376 t i Wilhelmine Kiehn 372 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg).

3 września: norw. par. Alstad 1894 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), pol. par. Robur II. 798 t. do Gdyni jako z portu ukrycia z węglem (Polsko-Skand.), gd. par. Edith Bosselmann 291 t. do Hudiksvallu z węglem (Reinhold), duń. żagl. Gudmund 73 t. do Hasle z węglem (Ganswindt), niem. par. Fehmarn 522 t. do Ostende z drzewem (Behnke i Sieg), gd. hol. Ernst 58 t. z gd. licht. Danzig I. 579 t. i Danzig II. 586 t. do Vejle z węglem (Behnke i Sieg), ang. par. Redcar 794 t. do Garstonu z węglem (Shaw Lovell), niem. par Minna Cords 552 t. do Raumö z węglem (Reinhold), niem. hol. Ajax ex Orkan na morze próżny (Voigt), duń. par. Vendia 627 t. do Kopenhagi z węglem (Mory), łot. par Kaupo 1457 t. do Göteborga z węglem (Artus), duń. żagl. z mot. Notk 95 t. do Kłajpedy z cukrem (Ganswindt), szw. par. Themis 383 t. do Göteborga z towarem (Bergenske), duń. par. Nierd 283 t. do Horsensu z towarem (Bergenske) duń. par. Polly 463 t. do Sundsvallu z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Memphis 538 t. do Koldingu z węglem (Pam).

4 września: norw. par. cyst. Meryl 253 t. do Oslo z melasą (Bergenske), niem. żagl. z mot. Charlotte 70 t. do Aarhus z węglem (Ganswindt) szw. par. Atos 1255 t. do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg).



Ruch ładunku przez port gdyński.

W miesiącu sierpniu z 78-miu statków, które wywiozły z Gdyni węgiel 35 miało przeznaczenie do portów szweckich, 15 do norweskich, 8 do fińskich, 7 do duńskich, 5 do łotewskich, 4 do litewskich, 2 do belgijskich, oraz po jednym do Francji i Niemiec.

Z portów, które otrzymały więcej niż jeden statek z węglem z Gdyni miały: Gefle 5 statków, Göteborg 4, Kłajpeda 4, Ryga, Malmö, Oslo po 3, Sölvesborg, Varberg, Gundsvall, Halmstad, Limnhamn, Slemmestad, Halden i Gandawa po 2 statki.

Z 12 statków z tomasówką 5 przybyło z Antwerpji, 5 z Gandawy, oraz po jednym z Vilvorde i Rotterdamu.

Nieco o ładowaniu węgla

W chwili obecnej na redzie gdyńskiej oczekuje możności ładowania znów około 10-ciu statkow, w czem trzy czwarte węglowych. Wprawdzie port, a stanowiska węglowe w szczególności, są zajęte, jednak zdarzają się wydadki, że statek oczekuje na węgiel, lub odwrotnie, zbyt długo w stosunku do tego, co normalnie zrobićby było moż a. Zdarzają się nawet wypadki, że jednocześnie węgiel czeka n statek, a statek na węgiel, płaci się osiowe za wagony i postojowe za tonaż, co wywołuje straty, przy których nikt nie zyskuje, a wszyscy są poszkodowani.

Nie chcemy powyższem powiedzieć, że istnieje czyjakolwiek wina w tych wypa kach, lub, że mamy do czynienia z dezorganizacją. Nagół aparat kolejowy działa zupełnie sprawnie. organizącja portowa jest dobra. Winę w takich wypadkach ponosi sam układ istniejący, na elementy którego składają się: mała ilość miejsc przeładunkowych dla węgla poza miejscami Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa, skromne środki przeładunkowe i wielka ilość koncernów eksportujących węgiel drzez Gdynię.

W tych warunkach koncern mający jako kontyngens eksportowy zaledwie 7.000 ton miesięcznie zamawia statek na pewien dzień, i licząc, że statek nadejdzie na czas, wywołuje transport węgla z zagłębia na ten sam dzień. Jeśli jednak statek się spóźni, co jest dość częste, to kolej ładowania zostaje utracona i wytwarza się sytuacja, chociażby nazajutrz, przy której i statek i węgiel są, lecz ładować nie można.

Odwrotnie, bywają wypadki, że statek parokrotnie wyprowadzony bywa na rędę z powodu spóźnionego wywołania transportów.

Wszystkie te bolączki byłyby za jednym zachodem usunięte, gdyby poza Polsko-Skandynawskiem Towarzystwem, które ma duży kontyngens i własne miejsca i środki przeładunkowe, do kranów rządowych dopuszczony został tylko kontyngens jednego koncernu, zamiast 5-iu, jak jest obecnie.

Gdyby ładowanie odbywało się tylko w ten sposób, przez organizację eksportową ktoraby frachtowała wszystkie statki, ładujące pod rzą owemi kranami, toby osiowe i przestojowe w Gdyni by znikły zupełnie i portowi zapewniona byłaby największa wydajność przeładunkowa, a eksport nasz węgla byłby zwolniony od strat spowodowanych przez spóźnienia poszczególnych statków, względnie transportów kolejowych i dezorganizacji wywołanej przez te spoźnienia.

Zachodzi jedynie pytanie, czy takie wycofanie się 4 ech koncernów na korzyść jednego z przeładunku w porcie gdyńskim jest możliwe?



Ruch portowy w sierpniu

Ruch okrętowy w porcie gdańskim w sierpniu ustanowił nowy rekord ruchu statków dla tego miesiąca. Zawinęły do portu 564 statki morskie o łącznej ładowności 369.804 t. r. n. W sierpniu 1927 r. tonaż na wejściu wynosił 354. 581 t. r. n. ładowności, jednak liczony w tem był ruch statków przybrzeżnych, który w statystyce tegorocznej już nie figuruje. Prawdziwy wzrost ruchu jest więc zamaskowany, wobec czego niesłusznie rozpacza Danziger Zeitung, uważając, że wzrost ruchu portowego w Gdańsku traci na tempie.

W komunikacji przybrzeżnej przybyło do portn w sierpniu 216 statków o łącznej ładowności 31.712 t. r. n., z czego wynika, że liczba która mogła być porównywana z liczbą sierpniową 1927 roku dla ruchu statków na wejściu wynosićby musiała 780 statków z 373.518 t. r. n. Porównując tę liczbę z liczbą 744 statków i 354.581 t. r. n. z sierpnia 1927 roku widzimy, że tonaż statków na wejściu wzrósł o 6 proc., co daje obraz zupełnie normalnego zwiększenia ruchu. Pod względem narodowości statków na wejściu obraz mało się różnił od poprzednich miesięcy. Polskich statków zawinęło do portu 12 z 10.536 t. r. n., gdańskich 16 z 6.819 t. r. n. Spadek ruchu bandery polskiej jest dość znaczny w stosunku do roku 1927 (58 statków z 19.784 t. r. n.). Jest on jednak pozorny, jeśli doliczyć 60 miesięcznych wjazdów statków przybrzeżnej żeglugi w roku 1928, coby zmieniło liczby na korzyć tego roku. W każdym razie unieruchomienie floty Wisły-Bałtyk wpłynęło dość pokaźnie na wielkość towarowego ruchu pod polską banderą w porcie gdańskim.

Z innych bander na pierwszem miejscu stała niemiecka z 82.048 t. r. n. ładowności statków na wejściu, następne miejca zajęły duńska z 67.300 t. r. n., szwecka 61.101 t., angielska z 40.338 t.. W dalszym odstępie idą bandery łotewska z 21.327 t., norweska — 17.127 t., holenderska 13.299 t., włoska 11.272 t. poczem dopiero idzie bandera polska, fińska, grecka, gdańska, francuska, estońska i z małemi liczbami mi dla tonażu (statki szmuglerskie): czechosłowacka, chilijska, rumuńska, turecka, oraz litewska (na parowcu Lydys).

Ruch portowy w porcie rozwijał się normalnie, danych statystycznych dokładnych jeszcze brak, w w każdym razie niesłuszne jest twierdzenie Danziger Zeitung jakoby ruch towarowy się zmniejszył, czemu przeczą liczby dziennego przeładunku z kolei na statki i odwrotnie według danych dyrekcji kolejowej. Eksport węgla przewyższył nawet o 7.000 ton rekordowy przeładunek lipcowy, ustanawiając tem samem nowy rekord eksportu węgla przez Gdańsk.

Ruch osobowy na wejściu wyraził się liczbą 1214 osob, w tej liczbie 438 osób z Talinnu (wycieczka parowcem Arcadian), 234 z Nowego Yorku, 214 z Kopenhagi, 205 z Londynu, 50 z Hullu, 38 z Lipawy, 22 z Helsingforsu, 10 ze Sztokholmu i 3 z Hamburga.

Odjechało morzem 2.815 pasażerów, w tej liczbie 1.005 do Londynu, 732 do Nowego Yorku, 416 do Hamburga, 361 do Hullu, 232 do Kopenhagi, 37 do Lipawy.

Oczywiście, jak zwykle, pasażerowie do Londynu, Hullu, Hambnrga i Kopenhagi udawali się dalej do Północnej i Południowej Ameryki.

Ciekawe, iż liczby ruchu okrętowego w Gdańsku, przynajmniej w ruchu wyjściowym, są zbliżone do liczb sierpniowych dla Gdyni: przez port gdyński przejechało w sierpniu na wyjściu 2.069 pasażerów (na wejściu 325 pasażerów).

———

O losy taboru morskiego Wisły-Bałtyk

Jak wiadomo połowa floty Wisły-Bałtyk została sprzedana do Niemiec. Za flotę z sześciu holowników i 14-tu lichtug Żegluga Wisła-Bałtyk zapłaciła w grudniu 1926 roku towarzystwu Bugsier w Hamburgu dwa i pół miljona złotych. Obecnie jeden holownik i 7 lichtug, w tem obie większe, „Jurek” i „Janek” sprzedano z powrotem za 500.000 złotych, po remoncie całego taboru. który kosztował 600.000 złotych. Statki więc są sprzedane z dużą stratą. Istnieje możliwość, że i reszta floty zostanie sprzedana zagranicę, o ile Ministerstwo Przemysłu i Handlu nie skorzysta z prawa zakazu sprzedaży statków zagranicę, co jak dowiadujemy się nastąpi tylko w tym razie, jeśli eksploatacja statków przez nowych krajowych nabywców nie okaże się możliwa.

Do pewnego więc czasu istnieje możność korzystnego nabycia tych statków.

Istnieje prócz tego duże prawdopobieństwo, że statkami się zaopiekuje miasto Tczew, które jednak nie będzie ich samo eksploatować. Jakie z tych rozwiązań zwycięży, pokaże się w ciągu najbliższych tygodni.

„Likwidacja ładowania węgla w porcie tczewskim“

Pod tym tytułem piszą Danziger Neueste Nachrichten z dnia 27-go sierpnia co następuje:

„Port tczewski, nowo założona placówka portowa o nowoczesnych i kosztownych urządzeniach, na którą polskie koła gospodarcze, w szczególności górnośląscy przemysłowcy węglowi, jak również Rząd warszawski pokładali jaknajwiększe nadzieje, obecnie zostaje jako port węglowy unieruchomiony. W ten sposób eksport górnośląskiego węgla na własnych statkach przestaje być możliwy. Towarzystwo żeglugi Wisła-Bałtyk, które rozbudowało port tczewski uzasadnia unieruchomienie portu tem, że utrzymanie urządzeń portowych jest dla nich zanadto kosztowne że przewóz polskiego węgla na własnych statkach wypada znacznie drożej niż na zafrachtowanych.

Przemysłowcy górnośląscy więc naprożno nabyli sobie statki węglowe. Ponieważ port tczewski był przystosowany tylko do transportu węgla, nie można w nim przeładować innych towarów, wobec czego przez unieruchomienie portu zmarnowano duży kapitał.”

„Wiadomość ta dla Gdańska nie jest zadziwiająca. Po unieruchomieniu przeładunku węgla ma się nadzieję zrobić lepsze doświadczenie z drzewem. Sukces na tym polu, tak samo jak się rzecz miała z węglem, pozostanie dla Tczewa jedynie życzeniem”.

Znający chociażby powierzchownie sprawę żeglugi tczewskiej i wogóle organizację polskich przewozów morskich ocenią jak źle jest poinformowana w tych rzeczach redakcja gdańskiego pisma i jak licho informuje ona wobec tego swych czytelników.

Ani przemysł górnośląski nie był zainteresowany w urządzeniach portowych Tczewa. ani nie traci on możności eksportu węgla na własnych statkach przez unieruchomienie floty Wisły-Bałtyk. Wiadomość o zupełnem unieruchomieniu portu węglowego w Tczewie i przebudowie na port drzewny jest wyssana z palca. Prawdą jest natomiast że obok portu węglowego powstanie w Tczewie poniżej mostów kolejowych port drzewny, na co są przewidziane pewne sumy w budżecie państwowym jeszcze na rok 1928—29. Również przeładunek innych towarów jest przewidziany w Tczewie, co nie zmienia niczego w tem, że przystań obecnie jeszcze należąca do Wisły-Bałtyk jest i pozostanie przystanią węglową, likwidacja zaś jej jest tylko pobożnem życzeniem złośliwej konkurencji.

Żegluga wewnętrzna

Z Wisły

Klęska niskiej wody jak zwykle odbiła się nierównomiernie na interesach poszczególnych szyprów i żeglugi rzecznej wogóle. Najgorzej wyszli ci, którzy ze swemi barkami przez kanał bydgoski i Noteć pospieszyli na drogi wewnętrzne Niemiec. Prawie bez wyjątku statki tych naszych szyprów leżą obecnie unieruchomione na Odrze, gdzie jest jeszcze znacznie mniej wody niż u nas na Wiśle.

Lecz również w żegludze wiślanej nie wszystkim jednakowo się powodzi: ci co są zafrachtowani w miesięcznym frachcie mają lżejsze warunki niż zwykle, gdyż frachtujący, którym jest większe towarzystwo lub ekspedytor płaci jak zwykle za pojemność przy metrze zagłębienia, chociażby berlinka mogła być ładowana tylko do 60 cm. Zato inni ze swemi berlinkami są unieruchomieni na najgorszych miejscach szlaku żaglownego, mianowicie pomiędzy Płockiem a Toruniem. Na tym odcinku prowadzą się obecnie energicznie prace pogłębiarskie i jest nadzieja, że przekopaniem najgorszych t. zw. normujących przemiałów w najbliższym czasie zostanie oswobodzony uwięziony na tym szlaku tabor rzeczny.

Wobec utknięcia części statków na przemiałach i niemożności ładowania barek rzecznych w normalny sposób, lecz tylko do 60 proc. ich zanurzenia, pojemność ładunkowa taboru stojącego do dyspozycji ekspedytorów znacznie się zmniejszyła. Stąd mocna tendencja frachtów za całe berlinki, podtrzymana zwykłem o tej porze jesiennem ożywieniem transportów rzecznych. Towarzystwa żeglugi rzecznej i ekspedycja stawek swych jednak nie podniosły, gdyż taryfa kolejowa na przewóz towarów, pozostająca bez zmiany normuje również stawki rzeezne w drodze konkurencyjnej. Jedynie przewóz ryżu, który został przeniesiony na kolei o jedną klasę wyżej, ma obecnie również frachty rzeczne pobierane przez towarzystwa żeglugi o 10 proc. większe.

Naogół sytuację można określić jako ciężką dla żeglugi, szczególnie niekorzystną do przewozu masowych ładunków. Zato pomyślnie się rozwija pośpieszna linja Warszawa—Gdańsk dla przewozu drobnicy i pasażerów bez zastosowania holowania. Wyjątkowy spadek wody powyżej Warszawy spowodował wcześniejsze uruchomienie tej linji aniżeli początkowo planowano. Na dolnej Wiśle, gdzie jeszcze niema oświetlenia nocnego, statki jadą z reflektorami i jakoś sobie dają naogół radę. Już dziś powiedzieć można, że linja pośpieszna codzienna Warszawa—Gdańsk ma przed sobą dużą przyszłość i w roku przyszłym będzie miała zapewniony nietylko pełny ładunek, lecz również i licznych pasażerów w obie strony.

Trzeba jednak więcej stosować propagandy dla pasażerskiej żeglugi wiślanej, która łączy środkowe części Rzeczypospolitej dogodną i przyjemną komunikacją z morzem.

Sukces linji regularnej Warszawa—Gdańsk

Codzienna pośpieszna linja żeglugi Warszawa—Gdańsk, uruchomiona przez Warszawskie Towarzystwo Żeglugi od 1 sierpnia, cieszy się już dziś dużą popularnością. Jak statystyka wykazuje, ilość pasażerów nadzwyczaj szybko wzrasta jak również ilość przewiezionego ładunku. Za wyjątkiem rzadkich opóźnień, wywołanych zatrzymaniem statków na mieliznach, parowce tej linji kursują z zadziwiającą punktualnością, tembardziej godną uznania, że woda jest nadzwyczaj niska, a na dolnej Wiśle jeszcze niema oświetlenia nocnego.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie sierpnia

(w tonach).

WYWÓZ: **Prod. mineralne** węgiel 201 114, sól 610, parafina 355, cement 3 900, smoła 166, oleje 1 500, sól potasowa 980, soda 357, koks 150.

Prod. hoślinne: jęczmień 670, owoce strączkowe 73, mączka kartoflana 302, cukier sur. 250, rafinada 175, pasza dla bydła 15, melasa 600, drzewo 25 883, koniczyna 26.

Prod. zwierzęce: mięso solone 77, jaja 52, bydło żywe 11.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** fosforyty 13,250, kamienie 1 170, węgiel 2 430, siarka 15, saletra chilijska 290, ruda żelazna 2 310, żelazo i stal 69, złom żelazny 8 930, maszyny 350.

Prod. roślinne: pszenica 2 360, żyto 177, owies 79, ryż 305, lniane siemię 540, żywica i kalafonja 48, oleje 377, kstrakt garbnikowy 76, bawełna 64.

Prod. zwierzęce: smalec 705, słuszcze 296, skóry 142.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Handel świeża rybą odbywał się w ubiegłym tygodniu pod znakiem zniżki, spowodowanej obfitemi połowami na wybrzeżu. Dotyczyło to w szczególności miejscowej ryby morskiej, natomiast ryba rzeczna i węgorze jak również dowożone śledzie szweckie poszły w górę, gdyż podaż była mała. Najwięcej spadły ceny na świeże miejscowe śledzie, flądry i skarpie.

Płacono za funt: za świeże śledzie 0,20 gld., za świeże flądry 0,15—0,30 zależnie od wielkości, za świeże skarpie 0,30—1,30 zależnie od wielkości, za węgorze 1,60—2,20, za szczupaki 1,50 —1,70, za sandacze 1,60—2,—, za liny 1,40—1,50, za kwapy 1,25.

Za wędzony towar płacono: za węgorze 2,70—3,20, za flądry 0,80—1,20, za makrele 1,00—1,10, za buklingi 0,50.

W handlu solonym śledziem tendencja utrzymywała się mocna. Eksport tegoroczny miał eksport zeszłoroczny, mimo że połowy były mniejsze, więc przypuszczać należy, że zapasy szkockie są nieznaczne, a termin połowów już się skończył.

Notowania dla śledzi szkockich były następujące: Matfulls pierwszej marki 52/—56 szyl., takież Matties 47/—52 szyl. Crownmatties 49—49/6 szyl., Castlebay Large Matjes 95—96, Selected Matjes 75—80 szyl., takież Medium Matjes 69/—75/ szyl. Shetland Large Matjes 75—80 szyl., takież Medium Matjes 65—70 szyl. Ceny za Matjes rozumieją się za dwie półbeczki, inne notowania za całe beczki.

Norweskie śledzie wiosenne (Vaarheringe) 1928 r. 5—600 sztukowe 24 szyl., 6—700 sztukowe 25 szyl., norweskie zimowe śledzie (Sloeheringe) 5—600 sztukowe 25 szyl. 6—700 sztukowe 26 szyl.

Wszystkie ceny rozumieją się franco parowiec lub wagon, bez cła.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

30 sierpnia:

gd. par. **Prosper** 410 z Lerwicku 5153/1 i 2027/2 beczek,

norw. par. **Rosafred** 295 z Wicku, 3640/1 i 1923/2 beczek,

niem. par. **Hernia** 332 z Aberdeen. 284/1 i 2623/2 beczek.

1 września:

niem. par. **Hanna Hölken** 287 z Lerwicku, 2962/1 i 2113/2 beczek,

niem. par. **Donar** 435 z Fraserbourga. 2197/1 i 500/2 beczek.

2 września:

norw. par. **Hundsvaag** 323 z Stronsay 4430/1 i 1608/2 beczek.

3 września:

niem. par. **Hoffnung** 270 z Evemouth. 2823/1 i 820/2 beczek,



Nowiny żeglarskie.

Walka z przesadną fachowością wyrazów

Jak wiadomo w języku żeglarskim istnieją wyrazy nie zupełnie jasne dla komend sterowych „na prawo“ i na lewo“. Są one, po pierwsze, pochodne od nazw burt: „prawa“, angielskie starbord, francuskie tribord, niemieckie Steuebord itd. lewa zaś — angielskie port, —francuskie babord, niemieckie Backbord, po drugie w angielskim języku istniała jeszcze różnica w stosunku do komend w innych jezykach, polegająca na tem, że komenda „na prawo“ względnie „na lewo“ odnosiła się nie do ruchu steru, lecz do ruchu kierownicy, którą jak wiadomo odchyla się w przeciwnym kierunku. Kierownica jednak na większych statkach jest dawno zmieniona i zastąpiona kołem sterowym.

Obecnie konferencja międzynarodowa, która się odbyła w Londynie, w miesiącu czerwcu, przyjęła uchwałę, zgodnie z którą nie tylko się znosi angielski zwyczaj komend w odnoszeniu do kierownicy a nie do steru, lecz również zaleca się stosowanie zwykłych w każdym języku wyrazów prawy i lewy.

Komenda więc - ster na prawo oznacza, że statek ma się zwrócić na prawo. Jestto gruntowna i bardzo słuszna rewolucja w terminologji żeglarskiej, w której zupełnie zbytecznie utrzymują się niektóre niezrozumiałe wyrazy.

W polskiej terminologji żeglarskiej redakcja Żeglarza Polskiego stale używała wyrazów:

„prawica“ na burtę prawą, „lewica“ na burtę lewą. W komendach naszej marynarki wojennej i handlowej od początku się przyjęły wyrazy „ster na prawo“, „ster na lewo“. Widzimy więc, że w naszej nowej tradycji żeglarskiej odrazu wzięliśmy właściwy kierunek, wyprzedzając tak bardzo spóźnioną uchwałę konferencji londyńskiej.

RUCH PORTOWY.

GDYNIA

Na wejściu:

31 sierpnia: szw. par. **Ribersborg** 706 t. z Helsingborga próżny (Polsko-Skand.), łot. par. **Barta** 1 451 t. z Terneuzen próżny (Polski Lloyd), szw. par. **Pan** 526 t. z Sölvesborga próżny (Polsko-Skand.),

1 września: duń. par. **Frieda** 1270 t. z Gdańska próżny (Rheinhold), szw. par. **Göta** 674 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand.), duń. par. **Belgien** 1174 t. z Sönderborga próżny (Polsko-Skand.).

2 września: szw. par. **Gustaf Wasa** 878 t. z Ahus próżny (Pam), szw. par. **Kjell** 687 t. z Kalmaru próżny (Polsko-Skand.).

3 września: łot. par. **Rauna** 1 441 t. z Gandawy próżny (Hartwig), łot. par. **Linhope** 815 t. z Gandawy próżny (Polsko-Skand.), pol. par. **Robur II** 798 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.).

4 września: pol. par. **Katowice** 1 108 t. z Gdańska próżny (Żegl. Polska), niem. par. **Consul Cords** 552 t. z Zaandam próżny (Reinhold), szw. par. **Aegir** 754 t. z Kalmaru próżny (Speed), duń. par. **England** 1 445 t. z Terneuzen próżny (Polsko-Skand).

Na wyjściu:

30 sierpnia: pol. par. **Gdynia** 280 t. do Wisby i Sztokholmu z 63 pasażerami (Żegl. Polska).

1 września: pol. par. **Poznań** 1 122 t. do Basse Indre (Francja zachodnia) z węglem (Żegl. Polska), szw. par. **Josef Bergendorff** 366 t. do Karlstadu z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. **Sigrid** 580 t. do Kristiansundu z węglem (Pam), niem. par. **Königsau** 542 t. do Wyborga z węglem (Reinhold).

2 września: pol. par. **Toruń** 1 122 t. do Gdańska próżny (Żegl. Polska), fr. par. **Chateau Yquem** 1 291 do Gdańska próżny (Worms), pol. par. **Wisła** 1 844 t. do Philippeville z węglem (Żegl. Polska), szw. par. **Ribersborg** 706 t. do Rönne z węglem (Polsko-Skand.).

3 września: łot. par. **Barta** 1 451 t. do Rygi z węglem (Polski Lloyd), szw. par. **Pan** 526 t. do Oxelösundu z węglem (Polsko-Skand.).

4 września: norw. par. **Bauta** 945 t. do Oslo z węglem (Pam), niem. par. **Consul Poppe** 878 t. do Gdańska próżny (Pan), duń. par. **Frieda** 1 270 t. do Drammen z węglem (Reinhold), szw. par. **Göta** 674 t. do Värkebäk z węglem (Polsko-Skand.), pol. par. **Robur II** 798 t. do Klagshamnu z węglem (Polsko-Skand.).

Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

1 września:
pol. par. **Poznań** 1 122 do Basse Indre (Francja zachodnia),
szw. par. **Josef Bergendorf** 366 do Karlstadu,
norw. par. **Sigrid** 580 do Kristiansundu,
niem. par. **Königsau** 542 do Wyborga.
2 września:
pol. par. **Wisła** 1844 do Philippeville,
szw. par. **Ribersborg** 706 do Rönne.
3 września:
łot. par. **Barta** 1 451 do Rygi,
szw. par. **Pan** 526 do Oxelösundu.
4 września:
norw. par. **Bauta** 945 do Oslo,
duń. par. **Frieda** 1 270 do Drammen,
pol. par. **Robur II** 798 do Klagshamnu.
5 września:
szw. par. **Göta** 674 do Värkebäk,
duń. par. **Belgien** 1 616 do Oslo,
ang. par. **Amiens** 836 do Amsterdamu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 32 418 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

29 sierpnia:
duń. par. **Scotia** 1 387 do Kopenhagi,
pol. par. **Niemen** 1 844 do Helsingforsu,
szw. p. **Georgie** 1 863 do Helsingforsu,
łot. par. **Viesturs** 345 do Korsöru.
30 sierpnia:
szw. par. **Dagny** 659 do Holmsundu,
łot. par. **Kangars** 1 746 do Abo,
szw. żagl. z mot. **Elin** 69 do Degershamnu,
szw. żagl. z mot. **Linea** 56 do Raa,
niem. żagl. z mot. **Altair** 71 do Ristinge,
pol. par. **Wilno** 1 122 do Bordeaux,
duń. par. **Dania** 1 390 do Norresundby,
niem. par. **Reinhard** 541 do Wasy,
norw. par. **Formica** 352 do Menstadu.
31 sierpnia:
niem. par. **Ragnar** 434 do Wyborga,
łot. par. **Liva** 270 do Lipawy,
szw. par. **Valkyrian** 707 do Sundsvallu.
1 września:
łot. par. **Laimons** 198 do Karrebaksminde,
niem. par. **Scharhörn** 115 do Mullerup,
niem. żagl. z mot. **Stör** 72 do Presto,
ang. par. **Harlyn** 1 200 do Kopenhagi,
łot. par. **Skauts** 1 328 do Wyborga,
pol. par. **Robur I** 577 do Sztokholmu,
niem. par. **Jotunheim** 2 235 do Marsylji,
szw. par. **Elsie** 840 do Gefle,
hld. par. **Sint Philipsland** 1 424 do Kopenhagi,
szw. par. **Grim** 758 do Iggesundu,
szw. par. **Rewa** 715 do Vesteraes,
niem. par. **Hedwigshütte** 1 224 do Hamburga,
niem. par. **Baltic** 1 948 do Genui.
2 września:
est. par. **Borghild** 431 do Svendborga,
szw. par. **Juno** 620 do Malmö,
niem. par. **Vineta** 299 do Kłajpedy,
niem. p. **Gothenburg** 196 do Mullerup,
niem. licht. **Hinrich Kiehn** 376 i
niem. licht. **Wilhelmine Kiehn** 372 do Kopenhagi,
niem. mot. **Günter** 87 do Dagelyke,
duń. par. **Danhild** 815 do Vejle.
3 września:
łot. par. **Kaupo** 1 457 do Göteborga,
norw. par. **Asland** 1 894 do Göteborga,
gd. licht. **Danzig I** 579 do Vejle,
gd. licht. **Danzig II** 586 do Vejle,
duń. żagl. **Gudmund** 73 do Hasle,
duń. par. **Vendia** 627 do Kopenhagi,
ang. par. **Memphis** 538 do Koldinku,
duń. par. **Polly** 463 do Sundsvallu,
gd. par. **Edith Bosselmann** 291 do Hudiksvallu,
niem. par. **Minna Cords** 552 do Raumö,
ang. par. **Redcar** 794 do Garstonu.
4 września:
szw. par. **Atos** 1 255 do Sztokholmu,
niem. żagl. z mot. **Charlotte** 70 do Aarhus,
hld. par. **Hennie** 129 do Mullerup,
szw. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
szw. par. **Ragnar** 430 do Visby,
szw. par. **Cecil** 776 do Göteborga.
5 września:
łot. par. **Mars** 278 do Visby,
duń. par. **Wm. Th. Malling** 1 125 do Kopenhagi,
niem. par. **K. Fr. Larsen** 686 do Caen,
duń. żagl. z mot. **Jens** 125 do Faxö,
niem. par. **Bavaria** 553 do Pargasu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 74 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

30 sierpnia:
niem. par. **Immenhof** 182 do Rotterdamu (i z tow.),
31 sierpnia:
duń. par. **Ellensborg** 729 do Horsensu,
niem. par. **Johann Ahrens** 538 do Londynu,
duń. par. **Tula** 718 do Bordeaux (i z tow.),
niem. par. **Margarete Schröder** 586 do Londynu.
norw. par. **Aslak** 586 do Londynu.
1 września:
hld. par. **Jeanette** 238 do Lowestoftu,
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu (i z tow.),
3 września:
niem. par. **Fehmarn** 522 do Ostendy.
4 września:
duń. par. **Ulf** 797 do Bordeaux (i z tow.),
niem. par. **Dora Ahrens** 529 do Londynu,
ang. par. **Skibjack** 670 do Southamptonu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 26 600 m³ drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

3 września:
duń. żagl. z mot. **Noah** 95 do Kłajpedy.
4 września:
norw. par. cyst. **Meryl** 253 do Oslo.

Statki powyższe wywiozły łącznie 600 ton cukru i melasy.

Wywóz cementu przez port gdański

21 sierpnia:
niem. par. **Kurland** 262 do Kłajpedy.
1 września:
fsk. par. **Equator** 2 652 do Kotki (i z towarem),
niem. par. **Spitzberg** 154 do Kłajpedy.
4 września:
szw. żagl. z mot. **Rurik** 108 do Sztokholmu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 6 000 ton cementu.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

29 sierpnia:
hld. par. **Henny** 129 z Portsmouth.
30 sierpnia:
łot. par. **Mars** 278 z Kopenhagi,
niem. par. **Bugsee** 392 z Bremerhaven.
31 sierpnia:
duń. żagl. z mot. **Castor** 53 z Oslo,
duń. żagl. z mot. **Marie** 55 z Skien.
1 września:
szw. żagl. z mot. **Aina** 63 z Kopenhagi.
2 września:
duń. żagl. z mot. **Bonavista** 67 z Drammen,
łot. par. **Naiga** 156 z Daalsbroku,
duń. żagl. z mot. **Yrsa** 92 z Larviku,
duń. żagl. z mot. **Concordia** 87 z Vejle.
4 września:
niem. par. **Viktor** 469 z Harburga.

Statki powyższe przywiozły łącznie 4 200 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

29 sierpnia:
gr. par. **Despina Lemos** 1 895 z Melilli.
2 września:
duń. par. **Sigrid** 731 z Huelvy.

Statki powyższe przywiozły łącznie 6 000 ton rudy i pirytu.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

4 września:
duń. par. **Karen** 713 z Sfaxu.

Statek powyższy przywiózł 1 400 ton fosfatów.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

29 sierpnia:
duń par. **I .C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.
30 sierpnia:
niem. par. **Leonhard** 429 z Hamburga,
ang. par. **Baltannic** 1 034 z Rygi (i z pas.),

gd. par. **Prosper** 410 z Antwerpji.

31 sierpnia:

niem. par. **St. Jürgen** 343 z Lubeki,
ang. par. **Baltara** 1 387 z Lipawy (i z pas.),
duń. par. **Ulf** 797 z Kopenhagi.

1 września:

duń. par. **Niord** 283 z Lipawy.

2 września:

niem. par. **Svend Larsen** 292 z Aarhus,
niem. par. **Arcona** 303 z Szczecina,
fr. par. **Chateau Yquem** 1 290 z Gdyni z resztą ładunku

3 września:

hld. par. **Nero** 334 z Amsterdamu,
szw. par. **Libau** 173 z Rygi.

4 września:

szw. par. **Ingeborg** 191 z Sztokholmu,
niem. par. **Föhr** 788 z Hamburga,
niem. par. **Bacchus** 362 z Rotterdamu,
ang. par. **Baltonia** 2 390 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Gertrud** 177 z Hamburga,
niem. par. **Bonus** 518 z Hamburga (i ze spirytusem),
niem. par. **Flora** 196 z Bremy,
niem. par. **Diana** 299 z Bermy,
ang. par. **Smolensk** 1 534 z Hullu (i z pas.),

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

29 sierpnia:

szw. par. **Sven** 191 do Helsingforsu.

30 sierpnia:

fsk. par. **Poseidon** 408 do Helsingforsu,
ang. par. **Tasso** 2 173 do Londynu (i z pas.),
niem. par. **Immenhof** 182 do Rotterdamu (i z drzewem),
ang. par. **Baltannic** 1 387 do Londynu (i z pas.),
niem. par. **Merkur** 365 do Rygi,
niem. par. **Orest** 382 do Rotterdamu.

31 sierpnia:

ang. par. **Kovno** 1 477 do Hull i z pas.),
ang. par. **Kolpino** 1 465 do Hull (i z pas.),
duń. par. **Tula** 718 do Bordeaux (i z drzewem),
ang. par. **Baltara** 1 387 do Londynu i z pas.,
niem. par. **Ceres** 363 do Królewca.

1 września:

fsk. par. **Equator** 2 652 do Kotki (i z cementem),
niem. par. **Margareta** 170 do Homburga,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu (i z drzewem),
niem. par. **Samland** 453 do Hamburga.

3 września:

szw. par. **Themis** 383 do Göteborga,
duń. par. **Niord** 283 do Horsensu.

4 września:

ang. par. **Baltonia** 2 390 do Lipawy (i z pas.),
duń. par. **Ulf** 797 do Bordeaux (i z drzewem),
szw. mot. **Erland** 886 do Kalmaru.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
13. 9.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	18. 9.	Estonia	Baltic America Line
30. 9.	" "	" "	9. 10.	Lituania	"
18. 10.	" "	" "	25. 10.	Estonia	"
11. 9.	" Lipawy	" Londynu	11. 9.	Baltonia	Un. Baltic Corp.
14. 9.	" Londynu	" Kłajpedy i Lipawy	14. 9.	"	"
10. 9.	" "	" Londynu	14. 9.	Tasso	Ellerman & Wilson
11. 9.	" Hull	" Hull	14. 9.	Kolpino	"
17. 9.	" Londynu	" Londynu	21. 9.	Smolensk	"
18. 9.	" Hull	" Hull	21. 9.	Kowno	"

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
28. 9.	z Rygi	do Le Havre	29. 9.	Virginie	Cie Generale
7. 10.	z Kłajpedy	"	7. 10.	Pologne	Transatlantique
12. 10.	z Rygi	"	13. 10.	Virginie	"

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Strzelecka 5

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,85 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . . . 1,25 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,85 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 79,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,90 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,30 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 20,80 zł
Cl. Rampal i Victor Houet Yachting rzeczny 293 str. 1927 . . . . . 10,80 zł
Adm. Darrien. Łodzie podwodne 143 str. 1927 . . . . 6,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . . 10.70 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . . 8.20 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . 4,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 5,10 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . 8,90 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . 11,30 zł
v – Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . 6,70 zł

Za zaliczką 90 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

ALMANACH Żeglarza Polskiego
1927/28
(całkowicie nowe opracowanie naszej książki podręcznej).

Bogato ilustrowany, z licznemi tablicami, planami portów, rysunkami wszystkich statków polskich, tablicami miar morskich i kolorową tablicą flag sygnałowych.

Treść:
Kalendarjum. Dane astronomiczne i pomiarowe. Polskie urzędy morskie. Porty polskie (z planami). Statystyka Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927. Marynarka wojenna i handlowa, światowa i polska na 1. I. 1927. Polskie szkolnictwo morskie. Podręczniki żeglarskie. Nauka o wiatrach a przepowiednie pogody. Sport żaglowy i motorowy. Kierowanie pod żaglami. Rady przy nabyciu żaglówki i motorówki. Ratowanie tonących. Stacje i przyrządy ratunkowe. Żegluga rzeczna. Ładunki okrętowe (tablice). Formalności portowe. Konosament. Umowa frachtowa. Maklerzy okrętowi. Asekuracja morska. Malowanie statku.

— Cena 4 zł. —

Wysyła wydawnictwo
„Żeglarza Polskiego"
TCZEW, ulica Strzelecka 5.
Konto P. K. O. 170 044.

Dla roczn. prenumeratorów na r. 1928 oraz dla nowych nabywców rocznika 1927 w cenie 8 zł cena 2,50 zł.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.